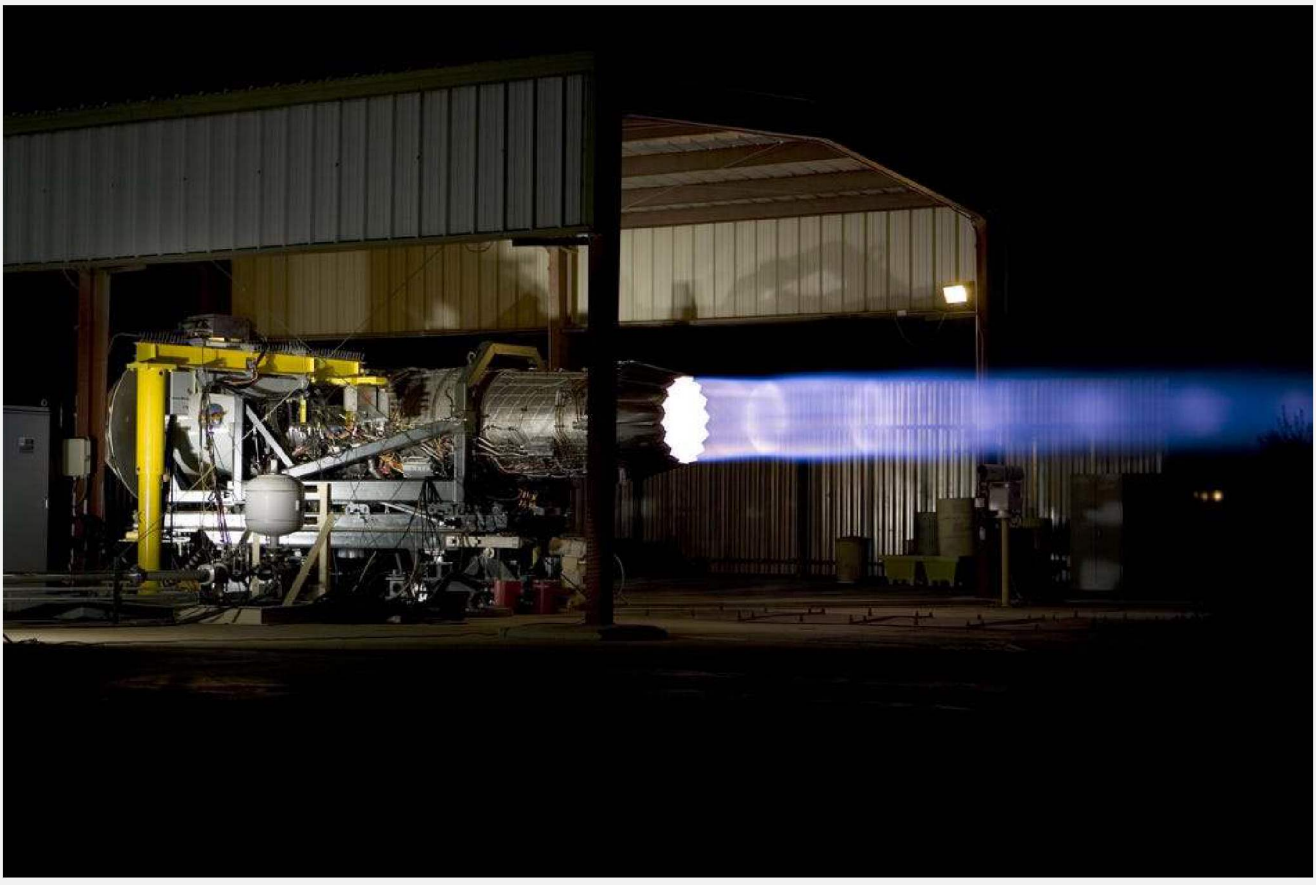
asplan viak

Planbeskrivelse

DETALJREGULERING FOR VEDLIKEHOLD OG TESTING AV KAMPFLYMOTORER I TILKNYTNING TIL RYGGE MILITÆRE FLYSTASJON

MOSS KOMMUNE

Dato: 10.2.2020
Versjon: 4



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Kongsberg Aviation Maintenance Services SF (KAMS)
Tittel på rapport: Detaljreguleringsplan for vedlikehold og testing av kampflymotorer i tilknytning til Rygge militære flystasjon – Kongsberg AMS
Oppdragsnavn: Detaljregulering KAMS Rygge
Oppdragsnummer: 623306-01
Utarbeidet av: Roy Erling Nesheim
Oppdragsleder: Roy Erling Nesheim
Tilgjengelighet: Åpen

04	10.2.2020	Versjon 4 – Endringer etter gjennomgang Moss kommune	REN	PC
03	2.12.19	Versjon 3 – Oversendelse til kommunen	REN	PC
02	22.11.19	KS – oppretting etter innspill	REN	PC
01	03.06.19	Opprettet dokument	REN	-
VERSJON	**DATO**	**BESKRIVELSE**	**UTARBEIDET AV**	**KS**

Sammendrag

I forbindelse med Luftforsvarets innfasing av nye kampfly (F-35), er det inngått avtale om vedlikehold av kampfly med Kongsberg Aviation Maintenance Services SF (KAMS), tidligere AIM Norway SF. KAMS holder i dag til på Kjeller, men er i ferd med å etablere motorverksted og tilhørende motortestanlegg på del av Rygge flystasjon. Det er skilt ut en eiendom til dette formålet, gbnr. 1/238.

KAMS har allerede oppført nytt verkstedbygg på gbnr. 1/238, men Rygge (nå Moss) kommune har stilt krav om at det skal være innsendt Detaljregulering av virksomheten til kommunal førstegangsbehandling før det kan gis brukstillatelse for bygget. Videre har Rygge (nå Moss) kommune gitt rammetillatelse til tilhørende motortestanlegg, datert 8.11.2019. Reguleringsplanen skal regulere virksomheten i tråd med det som er bygget og byggesøkt, og i tillegg legge til rette for fremtidige behov innenfor planområdet.

Detaljreguleringen er en videreføring av et planarbeid som ble startet opp i 2016 i regi av Forsvarsbygg. Det ble våren 2016 utarbeidet planprogram som ble lagt ut til offentlig ettersyn den 02.06.2016, samtidig som det ble varslet oppstart av regulering av et område på totalt ca. 350 dekar i vestre deler av eiendommen. Det ble i etterkant av høringen avklart at videre planarbeid kun skulle omhandle etablering av verksted og motordepot for nye kampfly, lokalisert innenfor det nordlige området som inngikk i varsel om planarbeid. Dette området er siden avgrenset til gbnr. 1/238, et areal på 74 daa. Ansvaret for reguleringsplanarbeidet er siden overført Kongsberg Aviation Maintenance Services (KAMS), og arbeidet videreføres med ny plankonsulent, Asplan Viak AS fra mai 2019.

Detaljreguleringen er i all hovedsak videreføring av dagens situasjon, og utløser ikke krav om konsekvensutredning. Reguleringsplanen er i praksis en innskrenking av bruken sett i forhold til dagens bruk i medhold av overordnet plan (Militær flystasjon). Det reguleres til:

Formål/tiltak	**Areal m²**	**Kommentar**
Forsvaret	73 899	Forsvaret
Gang- /sykkelvei	76	Kommunal gang-/sykkelvei
Annet veiareal - grøntareal	16	Kommunal veigrunn langs sykkelvei

Hensyns- og sikringssoner

Formål/tiltak	**Areal m²**	**Kommentar**
Bestemmelsessone	19 391	Ivaretar hensynet til vernede hangarer
SUM	**20 331**	

Med utgangspunkt i planområdets topografi, grunnforhold og andre naturgitte forhold er det ikke identifisert hendelser knyttet til naturkatastrofer, vær og klima mv. Identifiserte hendelser for planområdet knytter seg utelukkende til anlegget for motorverksted, motortesting og tilhørende drivstofftank og ferdsel i tilknytning til disse anleggene. Anleggene er spesialkonstruert for å drive testing og vedlikehold av kampflymotorer, og har derfor implementert en rekke risikoreduserende som grunnlag for selve designet. Analysen viser at tiltaket ikke tilfører økt risiko for hendelser som gir fare for liv og helse, stabilitet og materielle verdier.

Virkningene av planforslaget fremstår som beskjedne, og vil i praksis være en innskrenking av bruken sammenliknet med dagens situasjon, hvor området har vært en integrert del av den militære flystasjonen. Videre vil planen bidra til å sikre hensynet til de verneverdige hangarene rett nordøst

for planområdet. Det er svært få naboer som berøres av tiltaket, og konsekvensene anses å være ubetydelige. Etablering av anlegg for motortesting og vedlikehold av kampflymotorer fremstår som en hensiktsmessig bruk av området.

Sandvika, 10.02.2020

Roy Erling Nesheim
Oppdragsleder

Petter Christensen
Kvalitetssikrer

Innhold

BAKGRUNN 6

1.1 Hensikten med planen 6
1.2 Forslagstiller, plankonsulent og eierforhold 6
1.3 Tidligere vedtak i saken og forholdet til allerede oppførte/byggesøkte tiltak innenfor planområdet 6
1.4 Utbyggingsavtaler 7
1.5 Krav om konsekvensutredning 7

2 PLANPROSESSEN 8

2.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, evt. Planprogram 8
2.2 Innspill til planarbeidet 8
2.3 Videre planarbeid 9

3 PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER 10

3.1 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer 10
3.2 Regionale planer 10
3.3 Kommuneplanens arealdel 11
3.4 Gjeldende reguleringsplaner 11
3.5 Tilgrensende planer 11

4 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD 13

4.1 Beliggenhet 13
4.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk 13
4.3 Stedets karakter 13
4.4 Eksisterende bebyggelse 14
4.5 Topografi og landskap 14
4.6 Kulturminner og kulturmiljø 14
4.7 Naturverdier 16
4.8 Rekreasjonsverdi 16
4.9 Landbruk 16
4.10 Trafikkforhold 16
4.11 Barns interesser 17
4.12 Sosial infrastruktur 17
4.13 Universell tilgjengelighet 18
4.14 Teknisk infrastruktur 18
4.15 Grunnforhold 18
4.16 Avrenning og overvannshåndtering 18
4.17 Forurenset vann og grunn 20
4.18 Støyforhold 21
4.19 Luftforurensing 21
4.20 Næring 22
4.21 Analyser/ utredninger 23

5 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET 24

5.1 Planlagt arealbruk 24
5.2 Reguleringsformål 24
5.3 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål 25

5.4 Bebyggelsens plassering og utforming 26
5.5 Parkering 27
5.6 Trafikkløsning 27
5.7 Universell utforming 28
5.8 Uteoppholdsareal 28
5.9 Landbruksfaglige vurderinger 28
5.10 Kulturminner 28
5.11 Plan for avfallshenting 28
5.12 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS 28

6 VIRKNINGER/KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET 29

6.1 Overordnede planer 29
6.2 Landskap 29
6.3 Stedets karakter 31
6.4 Byform og estetikk 31
6.5 Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi 31
6.6 Forholdet til kravene i kap. II i Naturmangfoldloven 32
6.7 Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk 32
6.8 Uteområder 32
6.9 Støy 32
6.10 Overvannshåndtering 32
6.11 Utslipp til luft 32
6.12 Miljøtiltak – forurenset grunn 33
6.13 Trafikk 33
6.14 Barns interesser 33
6.15 Sosial infrastruktur 34
6.16 Universell tilgjengelighet 34
6.17 Energibehov – energiforbruk 34
6.18 ROS 34
6.19 Jordressurser/landbruk 36
6.20 Teknisk infrastruktur 36
6.21 Økonomiske konsekvenser for kommunen 36
6.22 Konsekvenser for næringsinteresser 36
6.23 Interessemotsetninger 36
6.24 Avveining av virkninger 36

7 INNKOMNE INNSPILL 37

8 REFERANSER 50

BAKGRUNN

I forbindelse med Luftforsvarets innfasing av nye kampfly (F-35), er det inngått avtale om vedlikehold av kampfly med Kongsberg Aviation Maintenance Services (KAMS), tidligere AIM Norway SF. KAMS holder i dag til på Kjeller, men er i ferd med å etablere motorverksted og tilhørende motortestanlegg på del av Rygge flystasjon. Det er skilt ut en eiendom til dette formålet, gbnr. 1/238.

1.1 Hensikten med planen

KAMS har allerede oppført nytt verkstedbygg på gbnr. 1/238, men Rygge (nå Moss) kommune har stilt krav om detaljregulering av virksomheten før det kan gis brukstillatelse for bygget. Videre har KAMS sendt rammesøknad for etablering av tilhørende motortestanlegg. Planen skal derfor regulere virksomheten i tråd med det som er bygget og byggesøkt.

1.2 Forslagstiller, plankonsulent og eierforhold

Rolle	*Navn*	*Kontaktperson*	*Org.nr.*
Forslagsstiller	Kongsberg Aviation Maintenance Services	Arnt Haugen/Sigurd Ystanes	917 648 689
Plankonsulent	Asplan Viak AS	Roy Erling Nesheim	973 078 070
Grunneier gbnr. 1/238	Rygge Eiendom AS	Arnt Haugen/Sigurd Ystanes	920 633 412

1.3 Tidligere vedtak i saken og forholdet til allerede oppførte/byggesøkte tiltak innenfor planområdet

Skifte eiendom sendte inn en planforespørsel til daværende Rygge kommune datert 02.02.2016 ang. regulering av del av Rygge flystasjon, gnr. 1/7. Denne planforespørselen ble behandlet i Plan- og miljøutvalget (PMU) den 01.03.2016. PMU anbefalte oppstart av planarbeid for Forsvarets eiendom slik det var angitt i planforespørselen.

Det ble våren 2016 utarbeidet et planprogram som ble lagt ut til offentlig ettersyn den 02.06.2016, samtidig som det ble varslet oppstart av regulering av et område på totalt ca. 350 dekar i vestre deler av eiendommen. Planområdet var avgrenset av Terminalveien i sørvest, Flyplassveien i nord og av flyplassarealene. For å regulere inn nye kryss, ble fortau langs Terminalveien og gang/sykkelvei langs Flyplassveien inkludert i planområdet. Planområdet var noe redusert i forhold til planforespørselen, og arealer som fortsatt er i bruk av Forsvaret eller knyttet opp mot drift av flyplassen, ble tatt ut.

Etter konferering mellom Rygge kommune og Skifte eiendom, ble det konkludert med at videre planarbeid for de søndre deler av det varslede planområdet avventes til videre avklaringer i overordnede planer. Det ble derfor avklart at videre planarbeid kun skulle omhandle etablering av verksted og motordepot for nye kampfly, lokalisert innenfor det nordlige området som inngikk i varsel om planarbeid. Dette området er hovedsakelig avgrenset til gbnr. 1/238, et areal på ca. 74 daa.

Ansvaret for reguleringsplanarbeidet er siden overført Kongsberg Aviation Maintenance Services (AMS), og arbeidet videreføres med ny plankonsulent, Asplan Viak AS fra mai 2019.

Forholdet til byggesak og allerede oppførte tiltak i planområdet

Som følge av stort tidspress for å etablere motorverksted for KAMS innenfor planområdet er det allerede gjennomført byggesak for oppføring av verkstedbygget, og bygget er oppført og klart til bruk, men avventer fremlegging av denne detaljreguleringsplanen til kommunal, da dette ble stilt

krav om ved innvilget ramme- og byggetillatelse til bygget. Videre er det gitt rammetillatelse til oppføring av testcelle for flymotorer, og igangsettingstillatelse er under kommunal behandling per 7.2.2020.

Det er i dialog med Moss kommune avklart at detaljreguleringsplanen skal førstegangsbehandles administrativt, da den er lite komplisert og i tråd med overordnede planer.

1.4 Utbyggingsavtaler

Ikke aktuelt for planen.

1.5 Krav om konsekvensutredning

Denne planen skal i henhold til Forskrift om konsekvensutredninger vurderes nærmere iht. Vedlegg II, etter punkt 11 – andre prosjekter, bokstav f): «*Prøvingsbenker for motorer, turbiner eller reaktorer.*» En eventuell KU-plikt etter vedlegg II inntreffer dersom egenskaper ved planen eller tiltaket kan få «vesentlige virkninger for miljø eller samfunn».

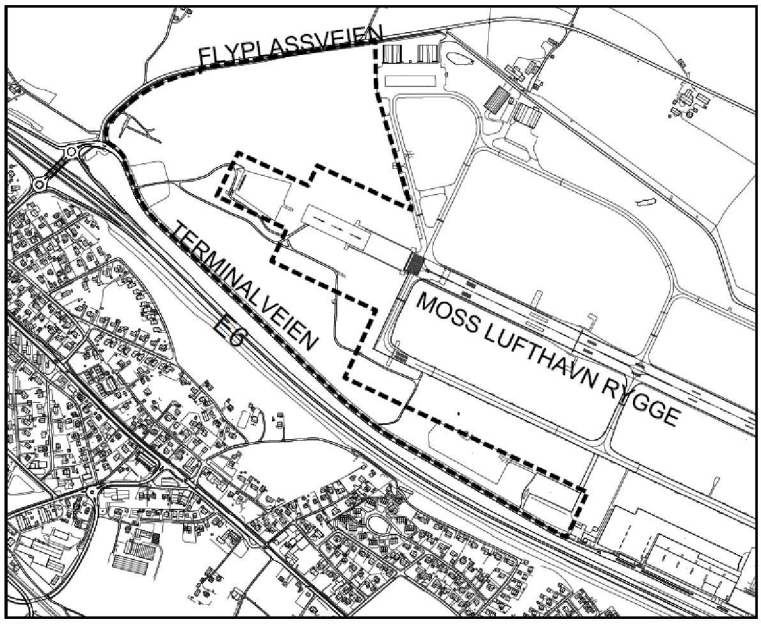
Planen er tydelig avgrenset, lite kompleks og berører svært få naboer. Planområdet ligger på en del av en militær flystasjon, like i nærheten av banesystemet, og berører ikke viktige naturområder, rekreasjonsområder mv. Planen har et beskjedent omfang sammenliknet med øvrig bruk i medhold av overordnet plan (militær flystasjon/sivil lufthavn).

Planen og tilhørende tiltak er i tråd med dagens bruk og overordnet plan (kommuneplanens arealdel), og kan ikke anses å medføre vesentlige virkninger for miljø og samfunn ut over det som er å forvente på en militær flystasjon og/eller sivil lufthavn. Planen utløser derfor ikke krav om konsekvensutredning.

2 PLANPROSESSEN

2.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, evt. Planprogram

Det ble våren 2016 utarbeidet et planprogram som ble lagt ut til offentlig ettersyn den 02.06.2016, samtidig som det ble varslet oppstart av regulering av et område på totalt ca. 350 dekar i vestre del av eiendommen. Planområdet var avgrenset av Terminalveien i sørvest, Flyplassveien i nord og av flyplassarealene. For å regulere inn nye kryss, ble fortau langs Terminalveien og gang/sykkelvei langs Flyplassveien inkludert i planområdet. Planområdet er siden innskrenket til ca. 74 daa.



2.2 Innspill til planarbeidet

Det kom inn uttalelser fra offentlige myndigheter og private aktører i fbm. varsel om oppstart av reguleringen. Fylkesmannen i Østfold påpeker i sin uttalelse, datert 7.7.2016, at en plan slik det legges opp til i varslingen, er i strid med de gjeldende planer for området. Sivile næringsformål inne på det avsatte flyplassområdet er ikke en ønsket utvikling regionalt. Arealer knyttet til flyplassrelaterte næringer finnes allerede, og er avsatt og regulert rett nord for selve flyplassområdet. Dette er nedfelt i fylkesplanen, og ut fra en behovsvurdering egentlig ikke forutsatt regulert og tatt i bruk før etter 2023. Det er også ledige næringsområder i nabokommunene, ikke langt fra flyplassen og E6, beregnet på bl.a. logistikkbedrifter.

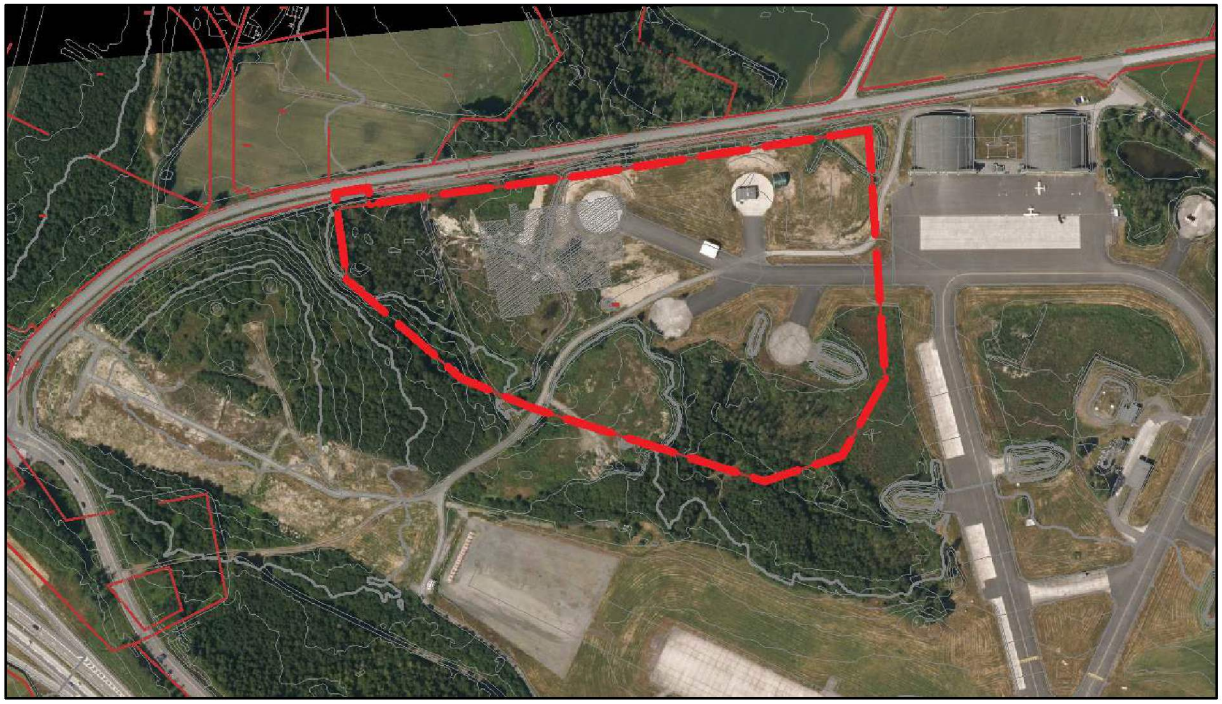
Dersom man skal starte mer sivil næringsvirksomhet i dette området, må det være som en følge av en ny vurdering på fylkesnivå, dvs. gjennom revisjon av fylkesplanen som nå er igangsatt.

Østfold fylkeskommune viser i sin uttalelse, datert 9.8.2016, til at fylkesplanen åpner for flyplassrelatert næring i området N1 på Huggenes. Fylkesrådmannen mener det må skilles mellom flyplassrelaterte og forsvarsrelaterte næringer, og at det kun er forsvarsrelaterte næringer som er i tråd med kommuneplanen innenfor flyplassområdet. De vil derfor varsle at innsigelse vil bli vurdert dersom planforslaget forseres og legger til rette for næring som ikke er knyttet til forsvaret.

I en tid med usikkerhet rundt flyplassens fremtid og Forsvarets behov for arealer, mener de at tiden ikke er moden for å ta slike strategiske valg gjennom en detaljregulering.

2.3 Videre planarbeid

Etter konferering mellom Rygge kommune og Skifte eiendom, ble det konkludert med at videre planarbeid for de søndre deler av det varslede planområdet avventes til videre avklaringer i overordnede planer. Det ble derfor avklart at videre planarbeid kun skulle omhandle etablering av verksted og motordepot for nye kampfly, lokalisert innenfor det nordlige området som inngikk i varsel om planarbeid. Dette området er hovedsakelig avgrenset til gbnr. 1/238 (73,6 daa.) med et totalt planområde på ca. 74 dekar.



Figur 2.1 – Planens avgrensning

Ansvaret for reguleringsplanarbeidet er siden overført til Kongsberg Aviation Maintenance Services (KAMS), og arbeidet videreføres med ny plankonsulent, Asplan Viak AS fra mai 2019. Det ble avholdt et møte mellom KAMS, Asplan Viak og Rygge kommune 20.5.2019 for en gjensidig orientering om videre planarbeid og forholdet til pågående byggesak innenfor planområdet.

3 PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

3.1 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

3.1.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023

De nasjonale forventningene peker på mål, oppgaver og interesser som regjeringen mener det er viktig at fylkeskommunene og kommunene legger vekt på i sin planlegging etter plan- og bygningsloven i kommende fireårsperiode. Forventningene skal legges til grunn for de nye fylkestingenes og kommunestyrenes arbeid med regionale og kommunale planstrategier og planer, og for statlige myndigheters medvirkning i planleggingen. På denne måten skal forventningene bidra til bedre sammenheng mellom plannivåene og gjøre planleggingen mer forutsigbar, effektiv og målrettet. Forventningene er knyttet til fire hovedtema:

- Planlegging som verktøy for helhetlig og bærekraftig utvikling
- Vekstkraftige regioner og lokalsamfunn i hele landet
- Bærekraftig areal- og transportutvikling
- Byer og tettsteder der det er godt å bo og leve

3.1.2 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Av de statlige planretningslinjene fremstår denne som mest relevant for plansaken. Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transport-planleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling.

Reguleringsplanen innebærer plassering av en svært spesialisert virksomhet som hører hjemme på militært område, og virksomhetens karakter tilsier at denne plasseringen er i tråd med prinsippene for arealplanlegging med utgangspunkt i prinsippet «rett virksomhet på rett sted». Planprosessen anses som svært effektivt gjennomført, da det allerede er igangsatt bygging i tråd med planforslaget.

3.2 Regionale planer

3.2.1 Fylkesplan for Østfold (2019): «Østfold mot 2050»

Planen inneholder to avsnitt som har direkte relevans for planområdet:

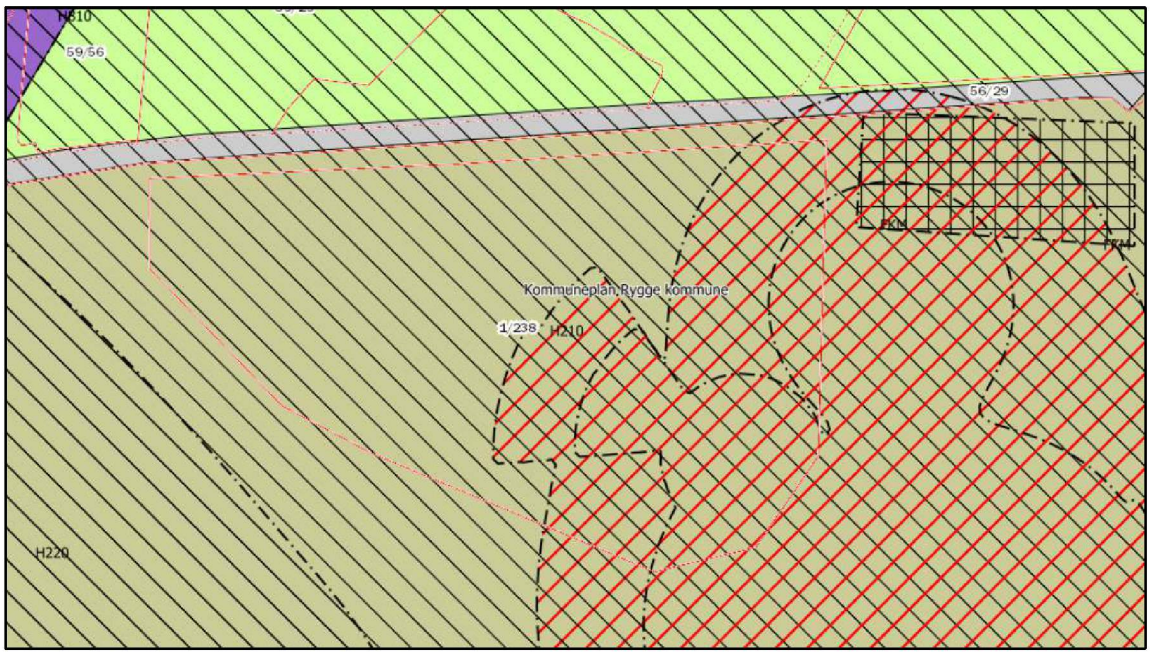
> *«De regionale næringsområdene har fortsatt god plass. Videre utvikling av 1-Nb vil avhenge av hvilken løsning som kommer på plass for Moss lufthavn Rygge. Den militære aktiviteten på Rygge flyplass er og vil fortsatt være av stor betydning for regionen, og må hensyntas i kommuneplanprosessen.»*
>
> *«Østfold skal jobbe sammen for at Rygge flyplass kan reetableres som en sivil lufthavn med konkurransedyktige rammevilkår, og den bør vurderes å få rollen som avlaster for Gardermoen i et nasjonalt perspektiv. Østfold fylkeskommune skal jobbe for at Rygge skal kunne være ledende på fossilfri og bærekraftig flytransport.»*

3.2.2 Regional planstrategi

Planstrategien tar for seg de store linjene i planleggingen i Østfold, som en oppfølging av de nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, og har ingen direkte relevante oppfølgingspunkter for denne planen.

3.3 Kommuneplanens arealdel

Planområdet er i kommuneplanens arealdel avsatt til formål «Forsvaret», og er i tillegg omfattet av hensynssone H210 (støysone), H350_2/3 (brann- og eksplosjonsfare). Denne hensynssonen knytter seg til håndtering av skarp ammunisjon i området, men er ikke lenger aktuell, noe som er bekreftet av Luftforsvaret v/Luftorsvarsstaben.



Figur 3.1: Utsnitt av kommuneplanens arealdel. Kilde: Asplan Viak-kartet.

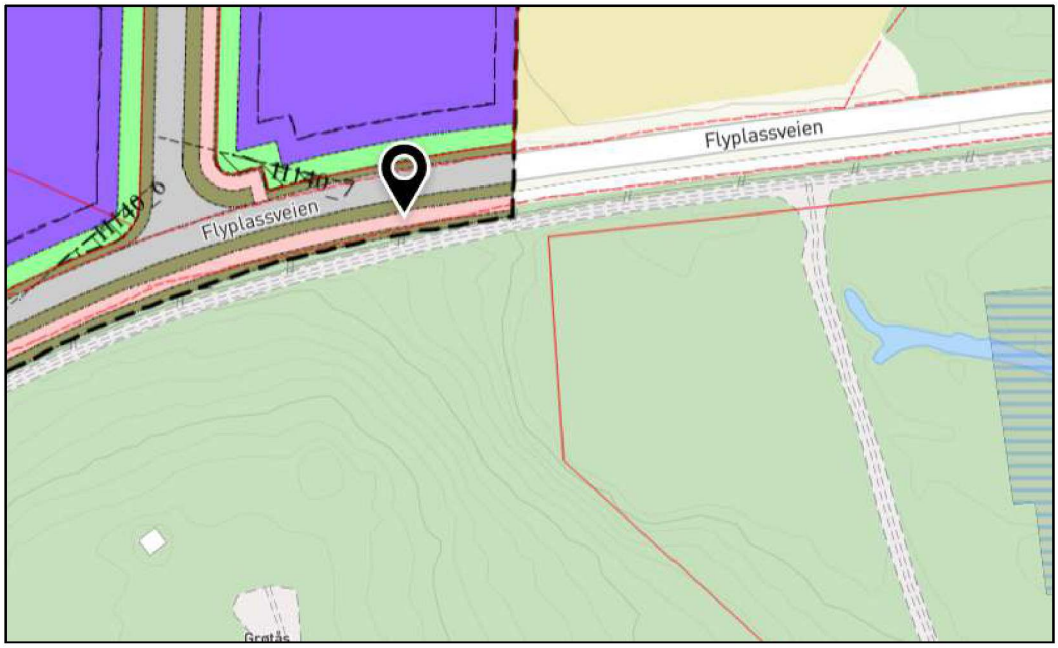
3.4 Gjeldende reguleringsplaner

Det foreligger ingen gjeldende reguleringsplan for planområdet.

3.5 Tilgrensende planer

3.5.1 Områderegulering Huggenesskogen (plD M247, 3.4.2014)

Planen er en områderegulering for næringsområder og veiarealer nordvest for planromådet.



Figur 3.2: Utsnitt av Områderegulering for Huggenesskogen. Kilde: Kommunekart.no

4 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

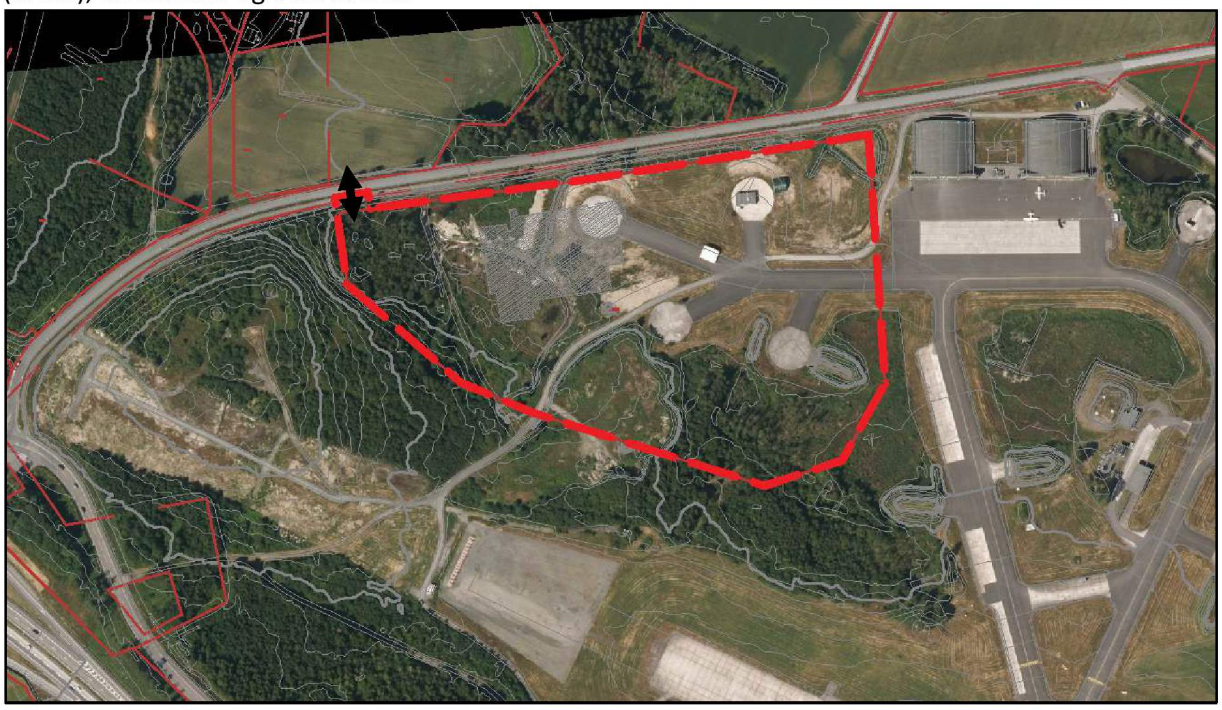
4.1 Beliggenhet

Rygge flystasjon ligger langs nordsiden av E6 i Rygge og Råde kommuner. Denne detaljreguleringen ligger i sin helhet i Rygge kommune. Planområdet omfatter den nordvestre delen av flyplassområdet, og i all hovedsak gårds- og bruksnr. 1/238, i tillegg til noe offentlig veigrunn.

Planområdet avgrenses av Flyplassveien i nord og av flyplassarealer i øst og sør. Mot vest avgrenses planområdet av skogholtet og høydedraget Grøtås. Planområdet er på totalt på ca. 74 daa. Tilliggende gang/sykkelvei langs Flyplassveien inkluderes i planområdet der det reguleres inn ny avkjørsel.

4.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet bærer preg av å være brukt til militær virksomhet. Anlegg innenfor planområdet har vært etablert i forbindelse med den militære driften av Rygge flystasjon, som oppstillingsplattformer (druer), asfaltflater og internveier.



Figur 4.1 - Dagens arealbruk. Ortofoto. Kilde: FKB Grunnkart/Norge i bilder.

Adkomst til den nordlige og østre militære delen av flyplassområdet er fra Flyplassveien, via en intern vei som går langs eiendomsgrensen. Det er i forbindelse med bygging av motorverkstedet etablert ny avkjørsel i nordvestre del av planområdet. Det er etablert gang/sykkelvei langs sørsiden av Flyplassveien, fra Terminalveien ved E6-krysset og fram til krysset med den interne veien. Området er i sin helhet inngjerdet, med fotoforbud, noe som gjør at det ikke foreligger nyere fotografier av planområdet i planbeskrivelsen.

4.3 Stedets karakter

Planområdet har en funksjon som militært område tilknyttet Forsvarets flystasjon, og bærer preg av militær bruk og flyplassrelatert virksomhet. Det har tidligere vært stasjonert kampfly på området.

Området inneholder oppstillingsplattformer for fly, shelter for oppbevaring av fly og annen nødvendig infrastruktur for drift av en flystasjon.

4.4 Eksisterende bebyggelse

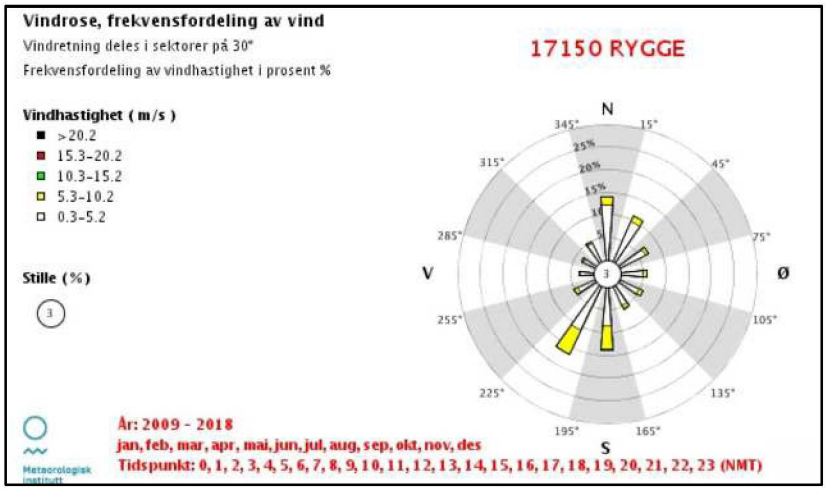
Planområdet er bebygget med ett shelter for kampfly. I tillegg er det oppført verkstedbygg og motordepot som denne reguleringsplanen skal tilrettelegge for.

4.5 Topografi og landskap

Arealene består, i tillegg til opparbeidede arealer, hovedsakelig av fastmark med gress og skog. Terrenget er relativt flatt, der hoveddelen av området ligger på mellom kote 41 og 43.

4.5.1 Lokalklima

Rygge er preget av typisk kystnært klima, med middeltemperaturer for januar fra –3 til –5 grader. For juli er middeltemperaturen 16–17. Fremherskende vindretning er fra nord til nordøst om vinteren og fra sør til sørvest om sommeren. Årsnedbøren er stort sett 700–800 mm, med maksimum sensommers eller om høsten. Det høyereliggende terrenget i øst gjør at det faller lite snø. Mild luft som lett trenger inn fra sjøen, gir ofte smelting. De mange fuktighetskildene i nærheten forårsaker en del tåke, særlig høst og vinter.



Figur 4.2: Vindrose for målestasjon Rygge 2009-2018. Kilde: Meteorologisk institutt.

4.5.2 Estetisk og kulturell verdi

Det er ingen spesielle estetiske og kulturelle verdier i planområdet. Forholdet til de to vernede hangarene like nordøst for planområdet skal imidlertid ivaretas gjennom at det ikke skal bygges høyere enn disse i områdene rundt, noe som er hjemlet i en hensynssone og tilhørende reguleringsbestemmelsene i denne planen.

4.6 Kulturminner og kulturmiljø

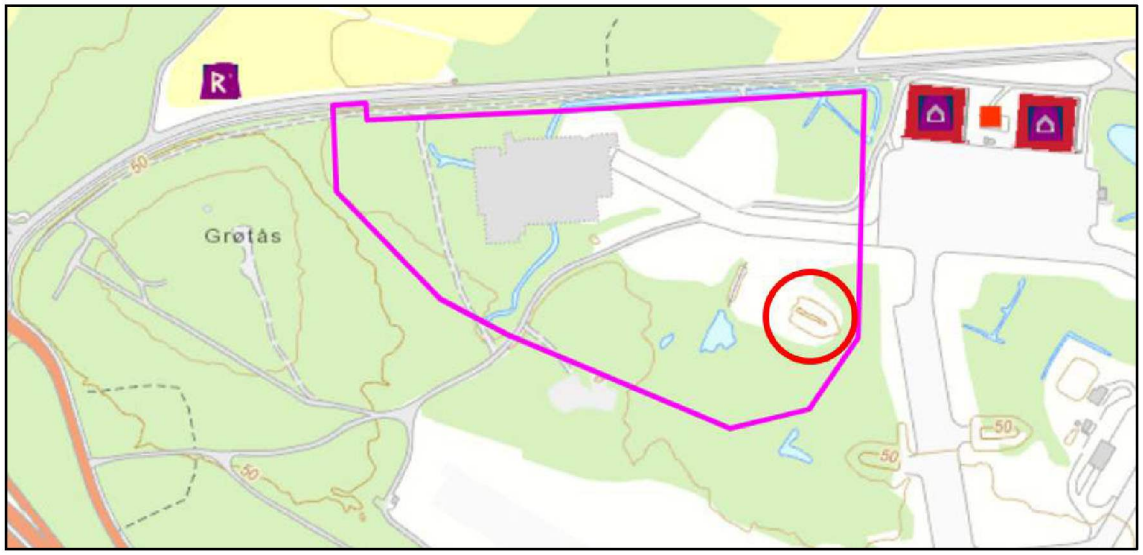
Automatisk fredete kulturminner

Reguleringsplanen berører ingen kjente automatisk fredete kulturminner. Rett nordøst av Flyplassveien og på utsiden av planavgrensningene ble det imidlertid gjort funn av to fredete kokegroper. Kokegropene ble fjernet i forbindelse med annen plan i 2013.

Forholdet til kulturminner yngre enn 1537

Planen grenser tett opp til to hangarer (ID 94390) fra 1950 tallet som begge ble forskriftsfredet i 2004. Innenfor plangrensene ligger en flybunker med verneklasse 2 (inventar nr. 1026) i Landsverneplan for forsvaret 1. Det tas i reguleringsplanen med en hensynssone for bevaring av flybunkeren med inventarnummer 1026.

Fylkeskonservatoren minner i sin høringsuttalelse til planprogrammet om at nye bygg og konstruksjoner innenfor planområdet ikke må plasseres slik at de fremstår som skjemmende for de fredete hangarene og følgelig virker mot formålet med fredningen jfr. Kulturminnelovens §1.



Figur 4.3: Utsnitt av kulturminnedatabasen Askeladden. Omriss av planområdet vist i lilla farge. Kilde: Asplan Viak-kartet. Flybunker vist med rød sirkel.

Under er det vist et bilde av hangar A, som er en av de to vernede hangarene. Det er fotorestriksjoner innenfor planområdet, og det benyttes derfor et eldre bilde som er hentet fra planprogrammet, i tillegg til 3D/skråfoto fra Google Maps:

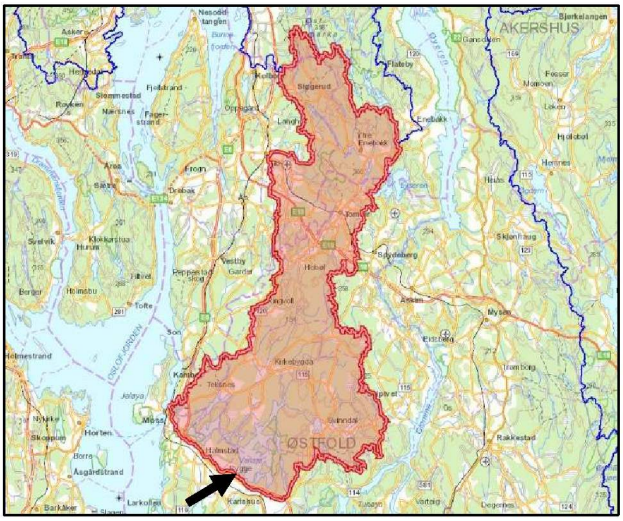
Figur 4.4: Hangar A, Rygge flystasjon. Kilde: Forsvarsbygg.

Figur 4.5: Hangar A og B. Kilde: Google maps.

4.7 Naturverdier

Planområdet ligger helt i randsonen av området som omfattes av NVEs verneplan for Mossevassdraget. Vernestatusen betyr primært at det ikke gis tillatelse til vannkraftutbygging i vassdraget.

Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag gir generell veiledning for planleggingen i tilknytning til vernede vassdrag.



Figur 4.6: Omriss av verneplan for Mossevassdraget. Kilde: Miljostatus.no

Kunnskap om naturmangfold er hentet fra Artsdatabankens Artskart og Direktoratet for naturforvaltning sin Naturbase. I tillegg er det gjennomført kartlegging av Rygge flystasjon (Asplan Viak AS, 2005). Det er ikke registrert prioriterte arter, truede eller nær truede arter på Norsk rødliste for arter 2010 eller verdifulle arter i området. Det er heller ikke registrert utvalgte naturtyper, truede eller nær truede naturtyper på Norsk rødliste for naturtyper 2011 eller verdifulle naturtyper i området.

4.8 Rekreasjonsverdi

Området er inngjerdet og utilgjengelig for allmennheten i dagens situasjon.

4.9 Landbruk

Området benyttes ikke til landbruk.

4.10 Trafikkforhold

Flyplassveien er en kommunal vei, og det foreligger ikke trafikkstatistikk for strekningen. Flyplassveien er en blindvei, og har derfor ikke gjennomgangstrafikk. Veien betjener området nord for flyplassen mot Vansjø. Dette området omfatter noen landbrukseiendommer, et pukkverk og Rygge flystasjon.

E6 forbi flyplassen hadde i 2018 en årsdøgntrafikk (ÅDT) på ca. 38 700.

4.10.1 Kjøreatkomst

Planområdet har i dag adkomst via avkjørsel fra Flyplassveien, i nordvestre hjørne av planområdet. Det er i tillegg en eksisterende adkomst i nordøst, som benyttes som adkomst for anleggsvei, men som skal stenges etter endt byggeperiode.

Figur 4.7: Ortofoto og kart med planavgrensning og avkjørselspiler som illustrerer avkjørsler til/fra Flyplassveien. Kilde. Asplan Viak AS

Ulykkessituasjon

Det er i nasjonal vegdatabank (NVDB) registrert én trafikkulykke på Flyplassveien. Ulykken skjedde mellom to kjøretøyer, og var en påkjørsel bakfra. Tre lettere skadde.

Trafikksikkerhet for myke trafikanter

Det er separat gang- og sykkelvei på strekningen med få avkjørsler, og trafikksikkerheten for myke trafikanter anses som god.

Kollektivtilbud

Planområdet ligger ca. 600 meter fra nærmeste kollektivholdeplass, som er bussholdeplassen Rygge på E6. Avstanden til Rygge jernbanestasjon er ca. 1,5 km. Fra E6 går følgende linjer:

FB11: Flybussen Fredrikstad – Oslo lufthavn

VY3/VY6: Ekspressbuss Sarpsborg – Oslo/Hvaler – Oslo. Hver time, ca. 0600-2030.

Fra jernbanestasjonen går det timesavganger mellom Oslo og Halden (hver halvtime i rushtid), i tillegg til busslinje 200 mellom Moss og Halmstad (Larkollen).

4.11 Barns interesser

Ikke relevant.

4.12 Sosial infrastruktur

Ikke relevant.

4.13 Universell tilgjengelighet

Området er i dag ikke tilgjengelig for allmennheten, men nytt verkstedbygg og tilhørende uteområder er universelt tilgjengelig. Når det gjelder bygg for testcelle, er det gitt dispensasjon for kravene til universell utforming i TEK17 som følge av støykrav og behov for terskler i overganger mellom ulike soner i bygget. Dette er dokumentert i byggesaken.

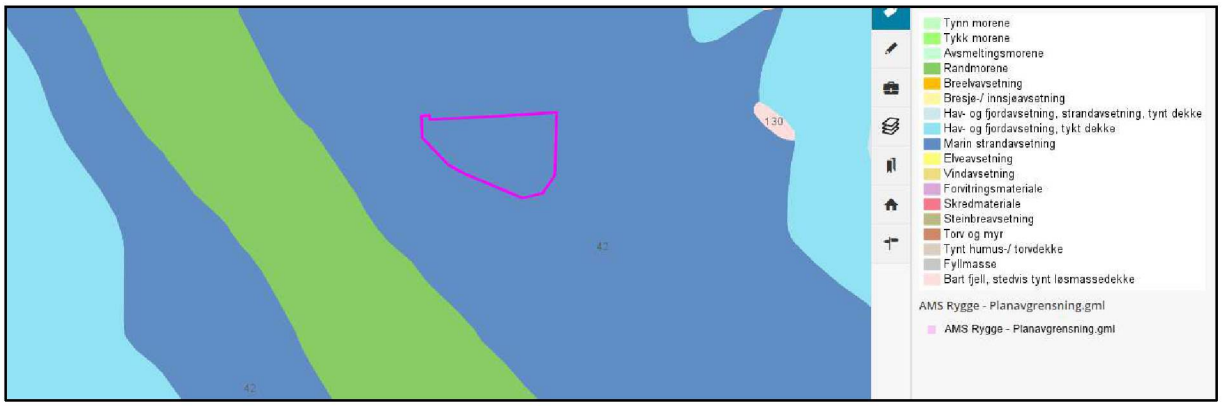
4.14 Teknisk infrastruktur

Det ligger kommunale Vann- og avløpsledninger langs Flyplassveien forbi planområdet. Det er i byggeperioden for verkstedbygget gjennomført opprusting og omlegging av det kommunale ledningsnettet inn til flystasjonen. Vann- og avløpstilknytning er allerede gjennomført, i tråd med ramme- og igangsettingstillatelse.

Det er i forbindelse med bygging også etablert ny strømtilførsel og nettstasjon inne på planområdet. Det er i tillegg etablert energibrønner som brukes til oppvarming av bygg.

4.15 Grunnforhold

I flg. NGU består planområdet og tilliggende områder av sammenhengende dekke med tykk strandavsetning. Øst for flyplassområdet er det hav- og fjordavsetninger. En slik avsetning kan ofte ha stor mektighet. Ifølge NVEs aktsomhetskart er det ikke fare for kvikkleire i området.

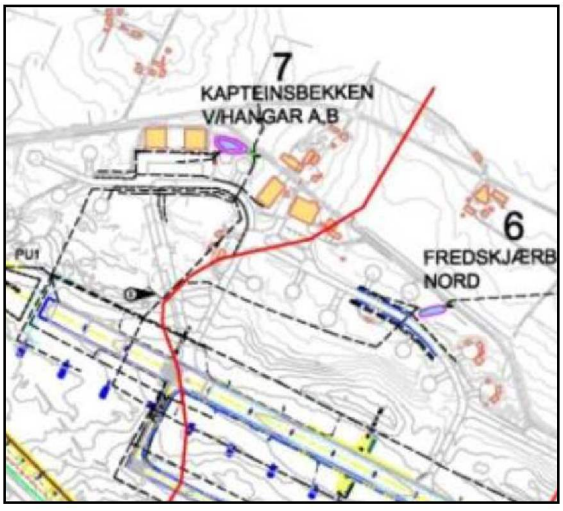


Figur 4.8: Utsnitt av NGUs løsmassekart, som viser at planområdet ligger i et område med dekke av marin strandavsetning. Omriss av planområdet i lilla. Kilde: ngu.no/kart

4.16 Avrenning og overvannshåndtering

Praktisk talt all avrenning fra planområdet, og fra flyplassområdet generelt, drenerer til Vansjø (Storefjorden) som hovedresipient. Som Figur 4.9 viser så drenerer planområdet gjennom Kapteinbekken til Fredskjærkilen (Forsvarsbygg Futura, 2013).

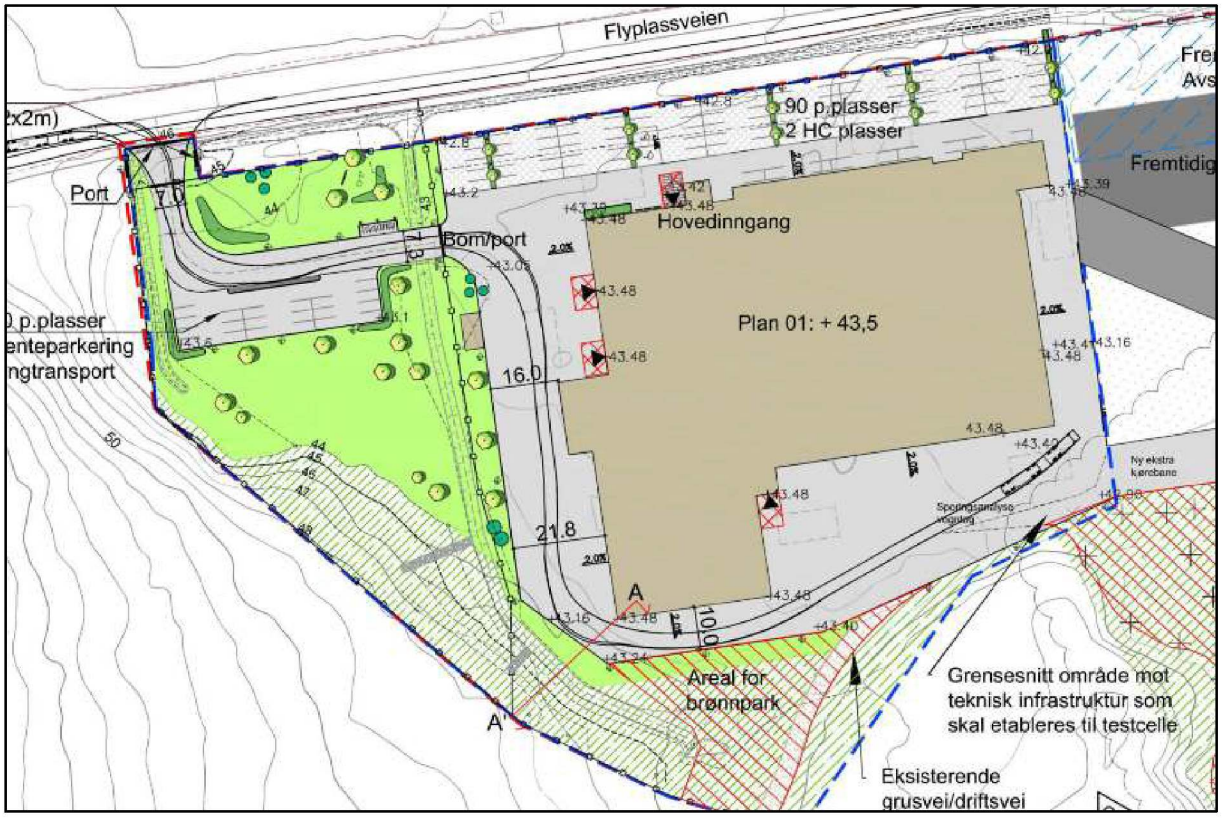
Planområdet består av en del asfalterte områder som gir noen topper av avrenning ved nedbør, men det er også betydelige arealer med vegetasjon, innslag av våtmark, i tillegg til grøfteløp i terrenget og vannspeil som har fordrøyningseffekt ved nedbør og jevner ut avrenningen over tid.



Figur 4.9: Oversiktskart viser soner for avrenning fra flyplassområdet. Kilde. Forsvarsbygg (2013)

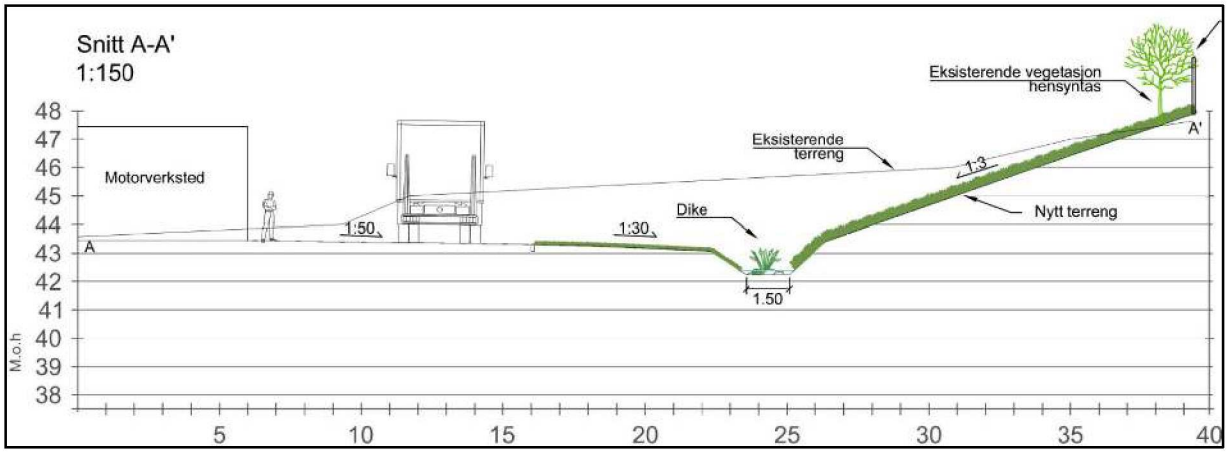
Figur 4.10: Kart som viser grøfter med vannføring og vannspeil

Som Figur 4.10 viser, fortrenger det allerede etablerte motorverkstedet en eksisterende vannføring/grøft inne på området. Denne er i forbindelse med byggingen ledet om, som vist på landskapsplanen (under). Dette er derfor å anse som dagens situasjon, selv om grunnkart ikke er oppdatert med denne situasjonen per 8.2.2020.



Figur 4.11: Utsnitt av landskapsplan/utomhusplan, i praksis er dette nå å regne som eksisterende situasjon.

Etableringen av grøft-/bekkeløp er gjort i henhold til følgende snitt:

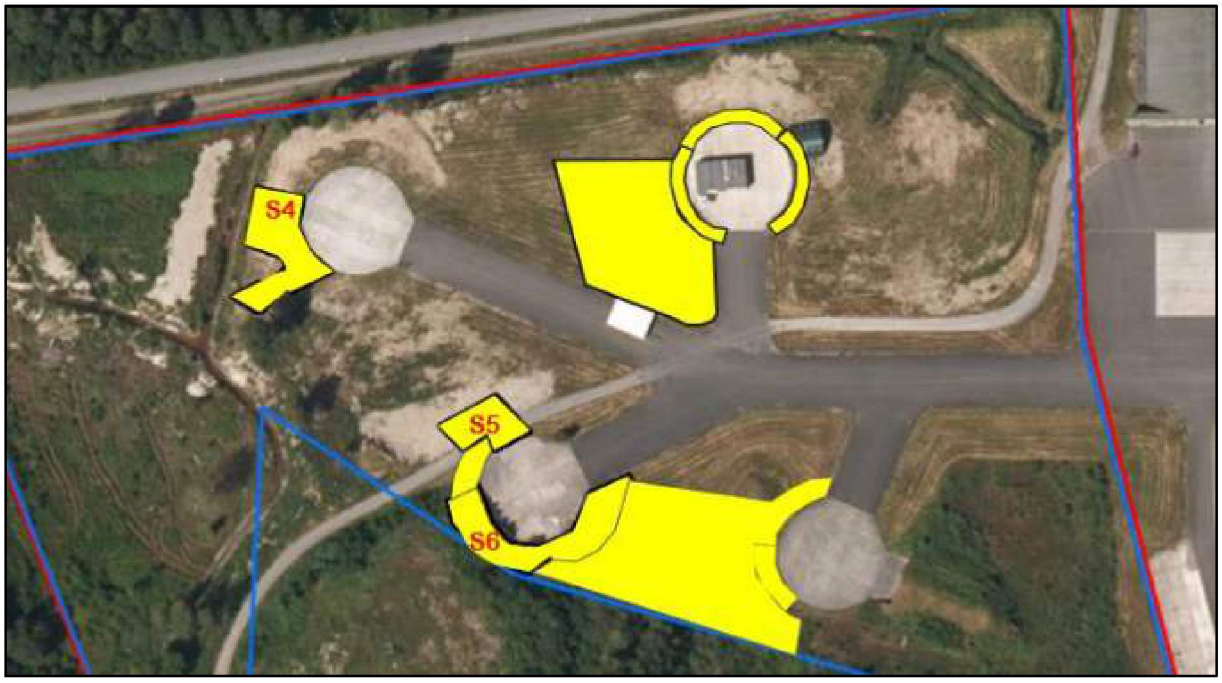


Figur 4.12: Snitt A-A fra landskapsplanen. Retning fra nordøst mot sørvest.

4.17 Forurenset vann og grunn

Planområdet omfatter en av mange lokaliteter på Rygge der det påvises PFOS i grunn og grunnvann. Det har aldri vært noe etablert brannøvingsfelt i dette området av flystasjonen. Forurensningen skyldes trolig den generelle aktiviteten, med bruk av brannskum, som har vært ved flyplassen over lang tid. Forsvarsbygg antar selv at området har vært brukt som "utrykningssted" i beredskapsarbeidet, og at skum kan ha vært brukt til øving i denne sammenhengen.

Med bakgrunn i miljøteknisk undersøkelse utført i planområdet, med funn av PFOS i området, er det utarbeidet risikovurdering og tiltaksplan for opprydding i forurenset grunn. Tiltaksplanen er godkjent av Miljødirektoratet og tillatelse ble gitt den 27.2.18 (ref: 2013/4376). Tiltaksområdet ligger innenfor grensene til Rygge flystasjon, og er således avsatt til flyplassdrift/militære formål. Det er gjennomført opprydding i henhold til Figur 4.13, og utarbeidet sluttrapport som redegjør for gjennomført opprydding, med dokumentasjon av prøver før og etter opprydding (COWI AS, 2018)



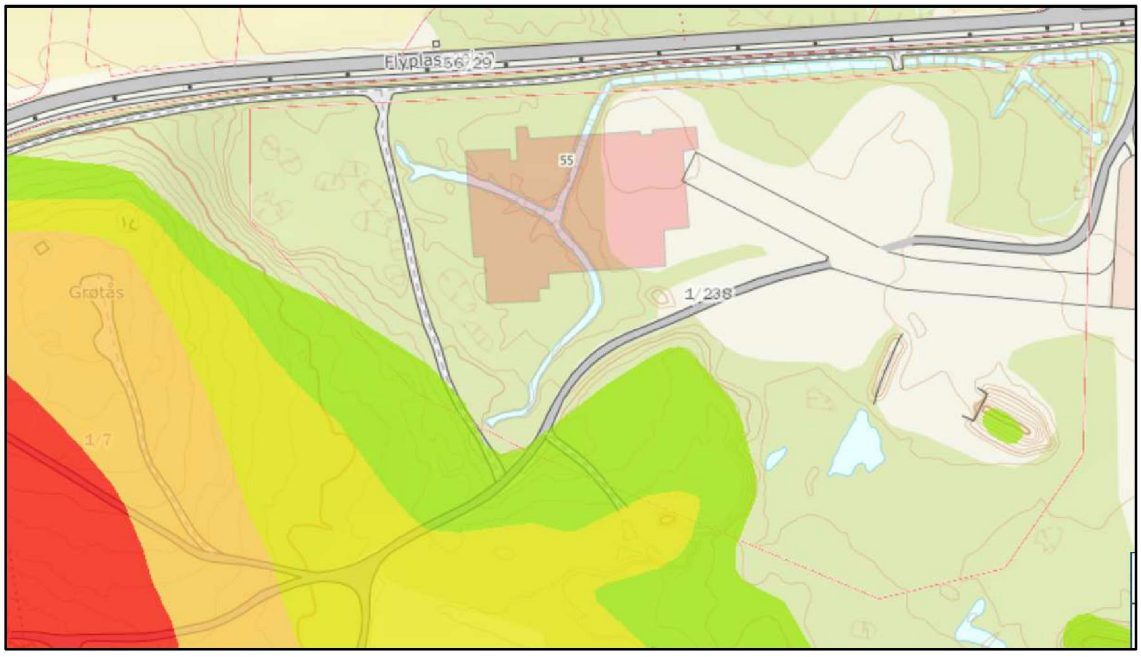
Figur 4.13 – Arealer med behov for opprydding vist med gule flater. (COWI AS, 2018)

Det er etter opprydding fremdeles forekomster av PFOS innenfor planområdet, i likhet med resten av Rygge flystasjon/flyplassområdet (COWI AS, 2018), men som prøvetakingen viser er det fjernet betydelige mengder PFOS-holdige masser, noe som gjør at tiltakene i medhold av plan allerede er å anse som et positivt tiltak med hensyn til forurenset grunn og avrenning til Vansjø.

Det er som ledd i Miljødirektoratets tillatelse til tiltak stilt vilkår om at det skal sendes inn en sluttrapport seinest 6 måneder etter at utbyggingen av planområdet er avsluttet, og videre oppfølging av forurenset grunn anses ivaretatt gjennom etablert tiltaksplan og krav om miljøovervåkning fra Miljødirektoratets, med hjemmel i forurensningsforskriften. Det tas inn en reguleringsbestemmelse for å sikre ivaretakelse av forurenset grunn, nærmere omtalt i kapittel 5.

4.18 Støyforhold

Planområdet ligger i sin helhet i rød støysone, i henhold til gjeldende støysonekart for Rygge lufthavn. Det drives imidlertid ikke sivil flytrafikk på lufthavna etter at den sivile lufthavndriften ble lagt ned 29.10.2016, og opplevd støynivå vil derfor være vesentlig mindre enn det som ligger til grunn i støyberegningene for lufthavn. Planområdet befinner seg i ytterkant av støysoner for E6.



Figur 4.14: Støysonekart vei (E6). Kilde. Miljostatus.no

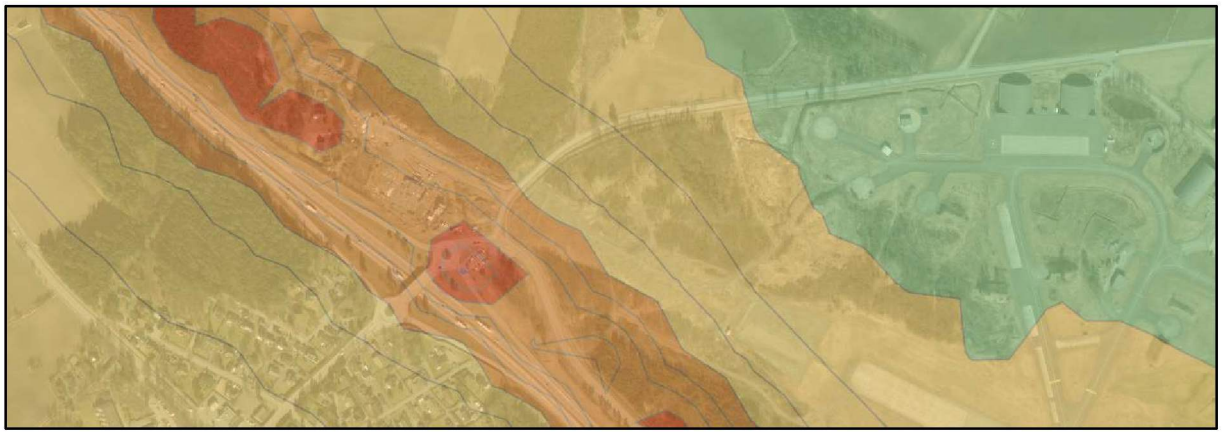
4.19 Luftforurensing

Planområdet befinner seg, i likhet med store deler av Rygge kommune og mesteparten av bebygde områder på Østlandet, i soner med økt utslipp av både avgasser og svevestøv, både fra veitrafikk og fyring. Planområdet skiller seg ikke nevneverdig ut fra fylket generelt, og ligger i moderat sone for alle aktuelle avgasser og partikler som Miljødirektoratet systematisk kartlegger. I henhold til Nasjonalt beregningsverktøy for luftkvalitet ser situasjonen ut som følger i og rundt planområdet:

NO_2 - Årsmiddel

Figur 4.15: Årsmiddel for NO2. Kilde: Nasjonalt beregningsverktøy for luftkvalitet.

PM10 - Årsmiddel



Figur 4.16: Årsmiddel for PM10. Kilde: Nasjonalt beregningsverktøy for luftkvalitet.

4.20 Næring

Det er i dag ikke næringsvirksomhet i eller rundt planområdet.

4.21 Analyser/ utredninger

Det er gjennomført en større mengde undersøkelser og utredninger i forbindelse med planleggingen av anlegget og utformingen av tiltak innenfor planområdet i forbindelse med byggesaken. De mest relevante for reguleringsplansaken er:

Asplan Viak AS. (2005). *Biologisk mangfold Rygge hovedflystasjon.* Sandvika: Forsvarsbygg.

COWI AS. (2018). *Miljøtekniske grunnundersøkelser og tiltaksplan.* Forsvarsbygg.

COWI AS. (2018). *Sanering av PFAS-holdige masser ved AIM-tomta - Sluttrapport.* Fredrikstad: COWI AS.

Forsvarsbygg Futura. (2012). *Miljørisikoanalyse med hensyn på grunn- og vannforurensning. Rygge flystasjon.* Oslo: Forsvarsbygg Futura.

Pratt and Whitney. (2019). *Emission testing - verification report.* Pratt and Whitney.

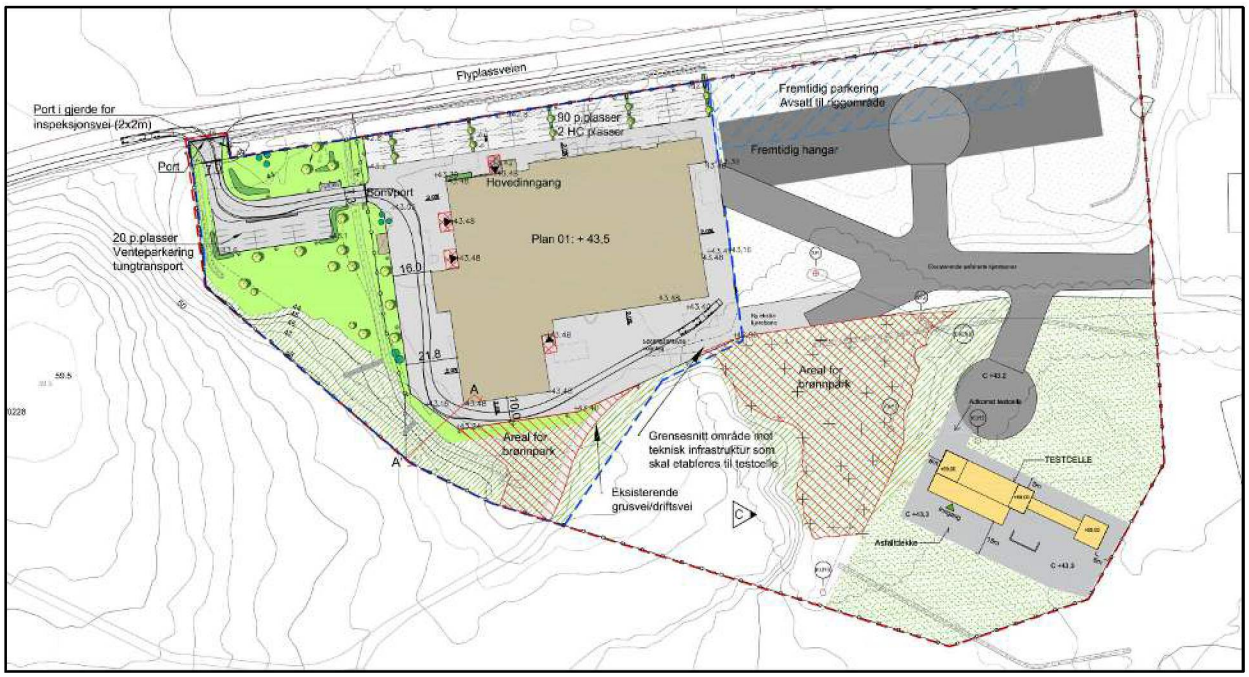
VG Engineering Inc. (2019). *Test cell noise propagation analysis.* Ontario: VG Engineering Inc.

Vital Link Inc. (2019). *Risk assesment Fuel Tank F135.* Sealy: Vital Link Inc.

5 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

5.1 Planlagt arealbruk

Kongsberg AMS (KAMS) er i ferd med å etablere motordepot for de nye kampflyene F-35. Selskapet leverer vedlikehold, reparasjon - og modifikasjonstjenester på fly, helikoptre, komponenter og feltutstyr til det norske Forsvaret og andre militære og sivile organisasjoner. KAMS er i dag representert med 440 ansatte, fordelt på 22 ulike produksjonsenheter, organisert innen flyvedlikehold, motorvedlikehold, vedlikehold av elektroniske komponenter og mekaniske prosesser. På Rygge forventes det over tid å kunne bli opp mot 170 ansatte.



Figur 5.1: Utsnitt av utomhusplan.

Hovedfunksjonen for anlegget vil være vedlikehold og testing av flymotorer. Bygg for verksted/kontor/lager har et bebygd areal på ca. 8274 m². Bygget vil være på to etasjer med til sammen 8858 m2 BRA. Testcellen er beregnet til ca. 940 m² bebygd areal.

Frem i tid planlegges det også en ny hangarbygning på ca. 4800 m² BYA, men endelig utforming og plassering av denne er ikke konkludert.

Til sammen planlegges det å bygge bygningsmasse med et fotavtrykk på ca. 14 000 m² innenfor planområdet.

I tillegg til bygninger, kommer asfalterte internveier, oppholdsarealer, p-plasser, tilsådde uteområder og andre nødvendige konstruksjoner og installasjoner.

5.2 Reguleringsformål

Det er aktuelt å regulere området til Forsvarsrelatert virksomhet. Med KAMS som bruker vil dette være følgende:

Flyteknisk verksted for reparasjon av motor/skrog med tilhørende testanlegg og hangarer

Relevant reguleringsformål for tiltaket anses å være «Forsvaret». I tillegg vil det bli regulert samferdselsanlegg i form av adkomstvei og parkering.

Det skal også reguleres hensynssoner, blant annet frisikt i avkjørsel fra Flyplassveien.

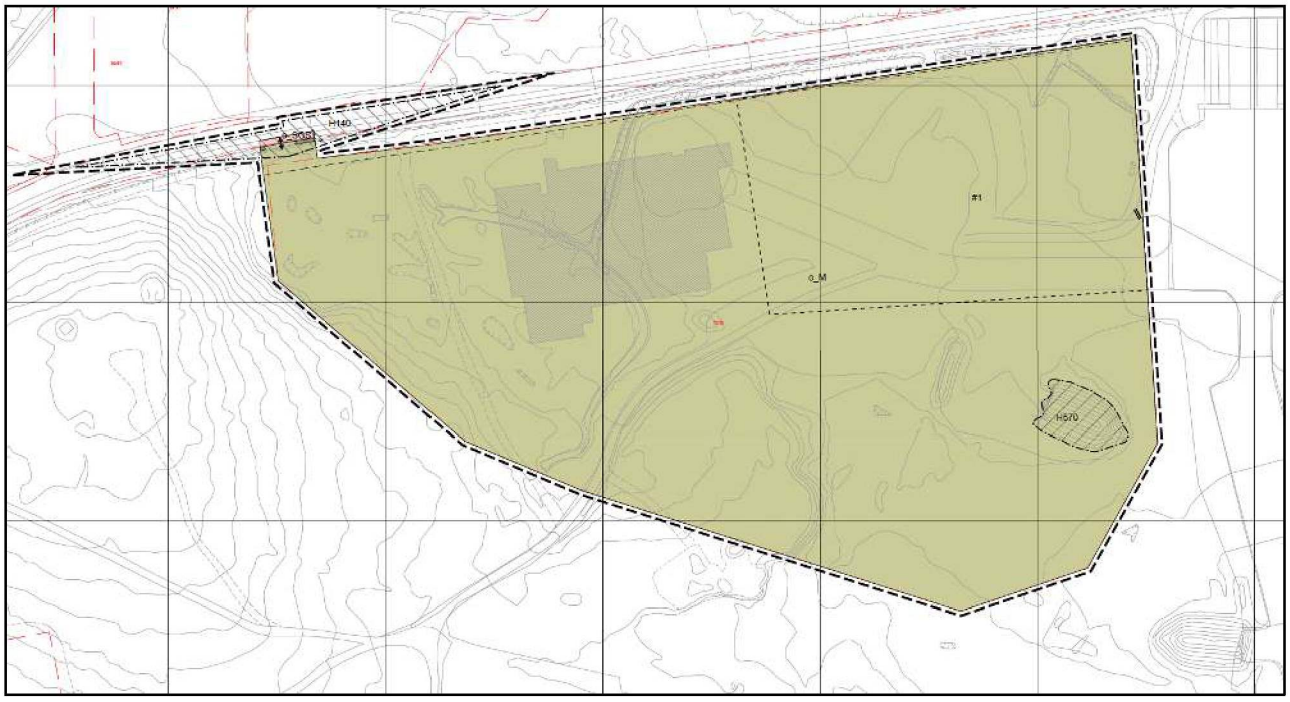
Det reguleres i tillegg inn Hensynssone bevaring (H570) for flybunkeren med inventarnummer 1026, som omtalt i kapittel 4.6. Bevaring gjelder kun flybunkerens eksteriør. Det skal ikke gjøres inngrep i flybunkerens eksteriør uten avklaring med og forhåndsgodkjenning fra kulturminnemyndigheter og eier av flybunkeren (Forsvaret).

5.3 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

5.3.1 Reguleringsformålene gjennomgås og løsningene beskrives

Forsvaret:

Alt areal på innsiden av gjerdet reguleres til formål «Forsvaret». Innenfor areal regulert til Forsvaret kan det etableres bygg og anlegg med nødvendige konstruksjoner og installasjoner for å drive testing, vedlikehold og reparasjon av kampflymotorer og relevante tilhørende aktiviteter som hører innunder forsvarsformålet. Dette innebærer også nødvendige kjøreveier, uteoppholdsarealer, parkeringsplasser og ferdselsområder og øvrige relevante installasjoner.



Figur 5.2: Utsnitt av plankart. Grønnfarge angir område som reguleres til Forsvarsformål

Tiltak/bygg	BYA	BRA	Kommentar
Motordepot/verksted/lager	8274 m^2	8858 m^2	Oppført, ikke tatt i bruk
Testcelle for flymotorer	940 m^2	777 m^2	Byggesøkt.
Hangar	4800 m^2	4800 m^2	Fremtidig behov
Utvendige driftsområder, internveier, tanker, mindre bygg og anlegg	-	-	Under opparbeidelse

Totalt areal som reguleres til Forsvaret: 73 899 m^2.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur: Vei og tilhørende sideområder

Det reguleres til følgende formål innenfor hovedformål Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

Formål/tiltak	Areal m^2	Kommentar
Gang- /sykkelvei	76	Kommunal gang-/sykkelvei
Annet veiareal - grøntareal	16	Kommunal veigrunn langs sykkelvei
SUM	**92**	

Hensyns- og sikringssoner

Det reguleres inn følgende hensyns- og sikringssoner:

Formål/tiltak	Areal m^2	Kommentar
Bestemmelsessone	19 391	Ivaretar hensynet til vernede hangarer
Hensynssone bevaring kulturmiljø - H570	912	Ivaretar bevaring av eksteriøret til flybunker nr. 1026
SUM	**20 331**	

5.4 Bebyggelsens plassering og utforming

5.4.1 Bebyggelsens høyde

Plasseringen av, og høyden på bebyggelsen i planområdet er styrt av:

Byggerestriksjoner knyttet til flystasjonens banesystem og navigasjonsinstrumenter

Hensynet til byggerestriksjoner rundt banesystemet er ivaretatt gjennom en generell bestemmelse som gjelder hele planen:

> *«Planområdet i sin helhet er omfattet av Forskrift om utforming av store flyplasser, BSL E 3-2, eller de til enhver tid gjeldende forskrifter og tilhørende kart for byggerestriksjoner rundt flystasjonens/lufthavnas banesystem (BRA – Building Restriction Areas), som angir begrensninger i byggehøyder og nærhet til banesystemet.»*

Forholdet til de to vernede hangarene nordøst for planområdet

Nye, større bygg skal ikke plasseres nærmere Hangar A enn avstanden mellom Hangar A og B, og skal samtidig ikke fremstå som mer ruvende og/eller være høyere enn hangarene, iht. avklaringer gjort mellom Riksantikvaren og Forsvarsbygg/Kongsberg AMS tidligere i saken. Basert på tidligere korrespondanse og avklaringer rndt vernehensynet, er det utformet et bestemmelsesområde for å ivareta dette, med tilhørende bestemmelse som sier følgende:

> *«Bygg og anlegg innenfor bestemmelsesområdet skal ikke overstige høyden på vernede hangarer i nordøst. Enkeltbygninger med større grunnflate enn 2000 m^2 skal plasseres med en minimumsavstand på 40 meter fra nærmeste vernede hangar. I tilfeller hvor det er uklart om nye bygg vil komme i konflikt med vernehensynet, skal Riksantikvaren kontaktes for avklaring.»*

Byggegrense mot offentlig vei (Flyplassveien)

Det reguleres byggegrense mot kommunal vei, med en avstand på 15 meter fra nærmeste senterlinje, som i dette tilfellet er den offentlige gang- og sykkelveien langs Flyplassveien.

5.4.2 Grad av utnytting (veileder) Forskrift
%-BYA

Med utgangspunkt i kjent behov for nye bygg, inkludert dagens omsøkte og delvis oppførte bygg, er det behov for et totalt fotavtrykk på ca. 14 500 m^2. I tillegg kommer oppstillingsplasser og parkeringsplasser på ca. 2500 m^2, som gir et samlet bebygget areal på ca. 17 000 m2. Planområdet er på 73 991 m2. Dette gir ca. 23% BYA.

For å ivareta en fleksibilitet for fremtidig utvidelsesbehov i tillegg til allerede etablert og byggesøkt bygningsmasse og tilhørende parkeringsplasser legger planforslaget opp til en BYA på 35%, tilsvarende et bebygget areal på ca. 25 000 m^2.

5.4.3 Antall arbeidsplasser

Tiltakene innenfor planområdet vil i første omgang gi ca. 50-100 arbeidsplasser, men vil på sikt gi opp mot 170 arbeidsplasser.

5.5 Parkering

Planforslaget innebærer i første omgang etablering av 113 oppstillingsplasser for bil innenfor gjerdet. I tillegg etableres 3 HC-plasser på innsiden av gjerdet. Det foreligger ikke vedtatte parkeringsnormer i Rygge kommune, og antall parkeringsplasser er beregnet ut fra forventet antall arbeidsplasser og besøkende til AMS Rygge. Det legges til grunn følgende rammer for etablering av parkering i reguleringsbestemmelsene:

- Det kan maksimalt etableres 2,2 parkeringsplasser for bil per 100 m^2 BRA.
- Minimum 2,5% av parkeringsplassene skal være tilrettelagt forflytningshemmede
- Det skal etableres minimum 16 parkeringsplasser for elbil, hvor alle plasser skal ha tilgang til lademulighet.
- Det skal etableres overdekket sykkelparkering tilsvarende minimum 12% av antall oppstillingsplasser for bil.

5.6 Trafikkløsning

5.6.1 Kjøreatkomst

Planområdet har adkomst via avkjørsel fra Flyplassveien, i nordvestre del av planområdet.

5.6.2 Utforming av veger

Avkjørselen fra Flyplassveien og inn på området er opparbeidet med en bredde på 7-7,5 meter, og er utformet som et kryss for å ta hensyn til store kjøretøyer. Det reguleres inn gang- og sykkelvei som krysser avkjørselen, med samme normalprofil som gang- og sykkelvei regulert i områderegulering for Huggenesskogen. Gang- og sykkelveien er allerede opparbeidet, og er reetablert i forbindelse med opparbeidelse av avkjørsel til planområdet.

5.6.3 Krav til samtidig opparbeidelse

Det er allerede opparbeidet teknisk infrastruktur inn til planområdet. Ut over reetablering av gang- og sykkelvei ved opparbeidelse av kjøreadkomst er det ikke stilt krav om samtidig opparbeidelse.

5.6.4 Varelevering

Varelevering løses på egen grunn, og fører ikke til rygging eller annen manøvrering på offentlig vei. Det er opparbeidet kjøreadkomst og manøvreringsareal rundt hele depotbygget, i henhold til utomhusplan. Det er avsatt eget areal til inn-/utlasting av ankommende og avgående flymotorer.

5.6.5 Tilgjengelighet for gående og syklende

Gående og syklende har tilgang til planområdet via offentlig gang- og sykkelvei langs Flyplassveien. Området er avstengt med gjerde, og kun ansatte/besøkende vil ha tilgang til området. Det skal opparbeides sykkelparkering i henhold til utomhusplan. Området innenfor gjerdet er opparbeidet med internveier og andre nødvendige ferdselsområder for både kjøretøyer og myke trafikanter.

5.7 Universell utforming

Utomhusarealer skal utformes for å være universelt tilgjengelige. Dette gjelder også bygningsmassen, med unntak av bygg for testcelle, som det også i rammesøknaden er søkt om dispensasjon for kravene til universell utforming i TEK17 som følge av støykrav og behov for terskler i overganger mellom ulike soner i bygget. Dette er dokumentert i byggesaken.

5.8 Uteoppholdsareal

Det skal opparbeides grøntområder i tilknytning til adkomstvei og parkeringsområde, i tillegg til sidearealene som ikke skal asfalteres inne på området. Det er ikke planlagt spesielt tilrettelegging av disse områdene for opphold. Alle flater som ikke opparbeides med asfalt skal tilsås og beplantes, i henhold til utomhusplan.

Det er lagt inn reguleringsbestemmelser som stiller krav om utomhusplan ved søknad om gjennomføring av nye tiltak i planområdet.

5.9 Landbruksfaglige vurderinger

Det er ingen landbruksinteresser innenfor planområdet.

5.10 Kulturminner

Omtalt i kapittel 4 og kapittel 6, gjentas ikke her.

5.11 Plan for avfallshenting

Det er etablert avfallsanlegg i nærheten av adkomsten gjennom kjøreport, i henhold til utomhusplan. Ordinært avfall, i tillegg til andre typer spesialavfall tilknyttet håndtering av forsvarsspesifikt avfall, håndteres etter egne rutiner og i tråd med til enhver tid gjeldende avtaler.

5.12 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS

Anlegget er spesialkonstruert for å drive vedlikehold og testing av kampflymotorer, og anlegget er utformet fra grunnen av med en rekke risikoreduserende tiltak, noe som gjør at det ikke er behov for ytterligere risikoreduserende tiltak. Se for øvrig ROS-matrise i kapittel 6.

6 VIRKNINGER/KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

Her beskrives og vurderes virkninger og konsekvenser av gjennomføring av planen. Konsekvenser beskrives når planen avviker fra vedtatt oversiktsplan, temaplan, vedtatt retningslinje, norm eller vedtekt eller når planen vil medføre konsekvenser for natur, miljø eller samfunn. Eventuelle avbøtende tiltak skal beskrives

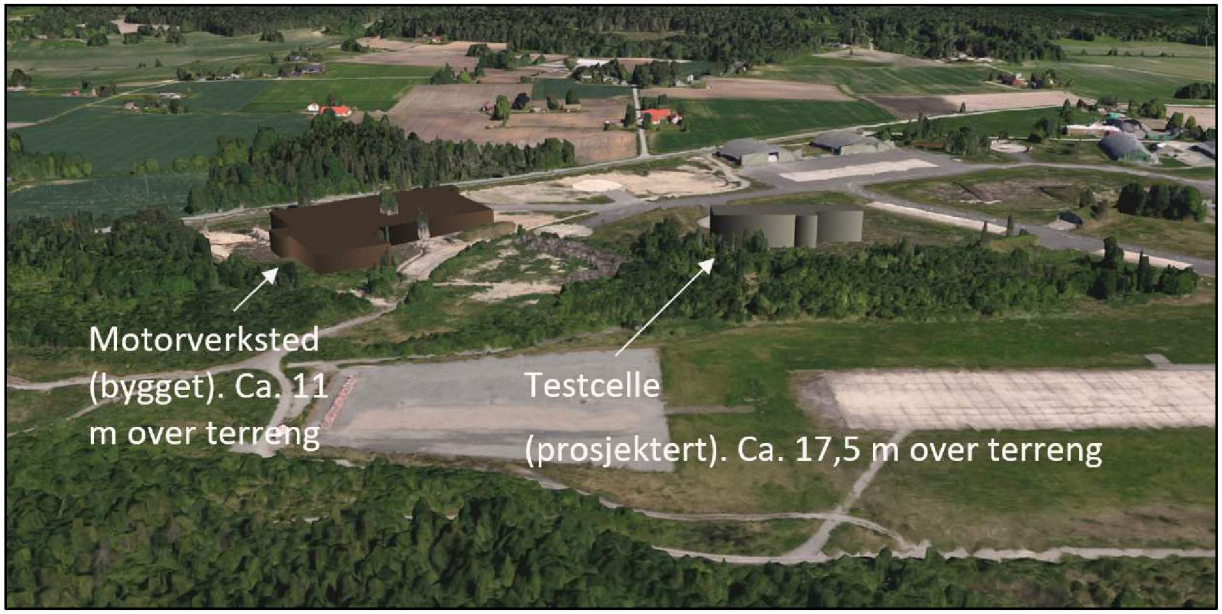
6.1 Overordnede planer

Planområdet er i dag avsatt til Forsvarsformål i kommuneplanens arealdel. Planforslaget innebærer en videreføring av dette formålet, og medfører ingen vesentlig endring av virksomheten, annet enn en mer tydelig avgrensning av hva slags militær aktivitet som primært *ikke* foregår innenfor området. Planforslaget er også i tråd med andre overordnede planer på strategisk nivå, og er ikke til hinder for eventuell fremtidig sivil luftfart på Rygge.

6.2 Landskap

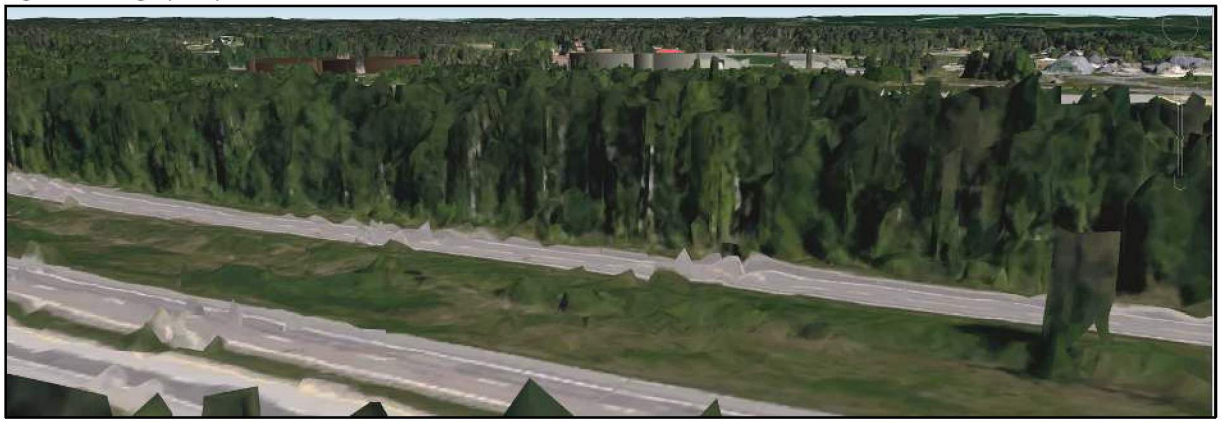
Planforslaget innebærer ingen vesentlige terrenginngrep, men innebærer etablering av ny bebyggelse i et relativt flatt landskap. Spesielt bygg for motortesting vil være synlig fra deler av omgivelsene, med en høyde på ca. 17,5 meter over laveste terrengpunkt, dvs. et toppunkt på ca. kote +62 m. Dette er imidlertid et område som allerede i dag er bebygget med to hangarbygg på 11 meter. Videre finner vi i umiddelbar nærhet kontrolltårnet til flystasjonen/lufthavna på tilstøtende eiendom. Tårnet ligger på terrenghøyde 54 moh., og med en bygghøyde på ca. 25 meter, ligger toppunktet på ca. kote + 79 meter, og dette bygget vil derfor fremstå som det dominerende bygget i nærområdet.

Hva gjelder synligheten av ny bebyggelse for omgivelsene vil dette på grunn av terrenget på Grøtås, i tillegg til vegetasjonen mellom E6/Terminalveien og Terminalveien/Flystasjonen være i praksis usynlig for trafikanter på disse veiene, mens nabobebyggelse i nord vil ha innsyn til området. Det er gjort en grov modellering av tiltaket, hvor det her i planbeskrivelsen gjengis noen utvalgte bilder:

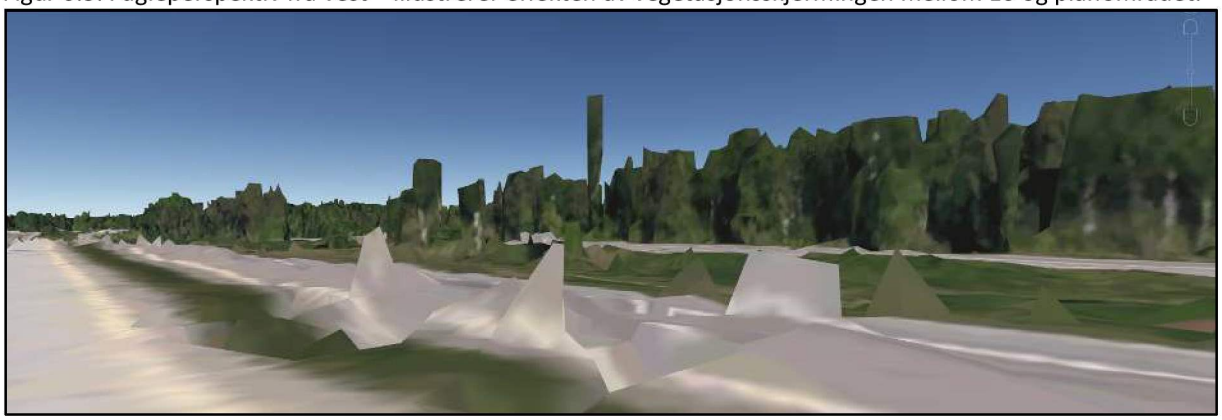


Figur 6.1: Modellerte bygg. Grunnlagsmodell: Google earth.

Figur 6.2: Fugleperspektiv fra vest



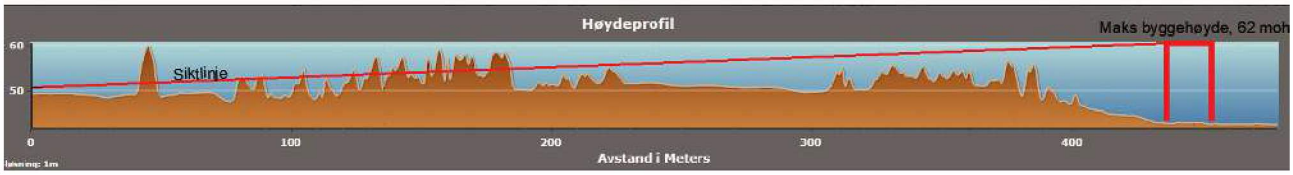
Figur 6.3: Fugleperspektiv fra vest – illustrerer effekten av vegetasjonsskjermingen mellom E6 og planområdet.



Figur 6.4: Utsikt fra E6 mot planområdet litt over veihøyde. Tiltaket er ikke synlig pga. vegetasjon.

Figur 6.5: Utsnitt fra Google Streetview, omtrent i forrige utsnitt, som viser faktisk skjerming av vegetasjon basert på direkte foto.

Det er også laget et enkelt snitt som bekrefter at vegetasjonen skjermer innsynet fra E6. Alle data er hentet fra www.hoydedata.no:



Figur 6.6: Høydeprofil for avstanden E6 – Planområdet. Testcellen er skissemessig tegnet inn på ca. 43 meters terrenghøyde, i tråd med plassering i rammetillatelsen. Øyehøyde for personbiler på E6 er estimert til 1,6 meter over vegflate.

6.3 Stedets karakter

Området er preget av dagens bruk som militær flystasjon, og planforslaget innebærer i praksis en videreføring av samme type virksomhet.

6.4 Byform og estetikk

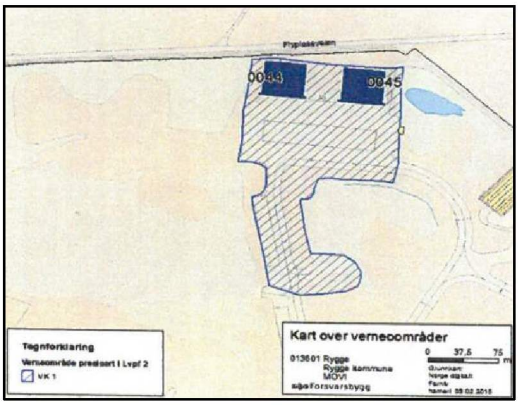
Området har ikke bymessig preg. Planforslaget tilfører ikke ny bymessig bebyggelse til området, men innebærer likevel en opprydding og fornyelse av planområdet, inkludert oppføring av et nytt motordepot/og verksted med tidsriktig utforming og høy materialkvalitet, noe som gir et positivt bidrag til den opplevde estetiske kvaliteten av området.

6.5 Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi

Som nevnt i kapittel 4 er det ingen kulturminner innenfor planområdet, men det er to vernede hangarer øst for planområdet som må hensyntas, se Figur 6.7.

I forbindelse med tidligere planarbeid for mulig etablering av AIM (nå KAMS) på Rygge, er det gjort en vurdering fra Riksantikvarens side for å avklare hvilke byggerestriksjoner som vil gjelde i området rundt de vernede hangarene. Riksantikvaren sier følgende i sitt brev, datert 26.2.2016:

"Fotomontasjen viser at avstanden mellom nybygget og nærmeste hangar er større enn hangarene imellom. Nybygget er ikke høyere enn hangarene. Det er kontrast mellom nytt og fredet i formen på bygningsvolumene. Disse forholdene gjør at Riksantikvaren, i forhold til kulturminneverdiene på stedet, ikke har merknader til tiltaket".



Figur 6.7 – Utdrag av landsverneplan for Forsvaret. Skravur viser område omfattet av vernehensyn. Området ligger i sin helhet utenfor planområdet.

Uttalelsen fra Riksantikvaren legger føringer for plassering av bygningsmasse innenfor planområdets nordøstre del, og innebærer i tillegg en generell høydebegrensning på 11 meter over dagens terreng i dette området. For å ivareta hensynet til de vernede hangarene, er det lagt inn en bestemmelsesgrense i planen som gir føringer for bebyggelse i nordøstre del av planområde.

Det er i forbindelse med tidligere planarbeid og etterfølgende arbeid med byggesaken avklart at de vedtaksfredede hangarene gir begrensninger for høyder og plassering av bygninger innenfor de nordøstre delene av planområdet, for å ikke forringe kulturminnene. Dette hensyntas ved å sette begrensninger for byggehøyde og plassering av bygg mot nordøst på deler av planområdet.

Planforslaget sikrer hensynet til vernede hangarer, og gir derfor et positivt bidrag til dette temaet kontra dagens situasjon hvor dette ikke er sikret i plan.

6.6 Forholdet til kravene i kap. II i Naturmangfoldloven

Kunnskap om naturmangfold er hentet fra Artsdatabankens Artskart og Direktoratet for naturforvaltning sin Naturbase. I tillegg er det gjennomført kartlegging av Rygge flystasjon (Asplan Viak AS, 2005). Det er ikke registrert prioriterte arter, truede eller nær truede arter på Norsk rødliste for arter 2010 eller verdifulle arter i området. Det er heller ikke registrert utvalgte naturtyper, truede eller nær truede naturtyper på Norsk rødliste for naturtyper 2011 eller verdifulle naturtyper i området.

Det er ikke framkommet opplysninger i saken som tyder på at det er slike arter eller naturtyper i det aktuelle området. Det er ut fra dette ikke grunn til å tro at det omsøkte tiltak vil påvirke truet, nær truet eller verdifullt naturmangfold, og kunnskapskravet i naturmangfoldlovens §8 anses som etterprøvd. Føre var-prinsippet er vurdert, og det anses å ikke foreligge noen risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet (§9). Det følger av naturmangfoldloven §10 at en påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastningen som økosystem et er eller vil bli utsatt for. Tiltaket vil imidlertid etter vår vurdering ikke påvirke økosystemet (§10), og vi anser det ikke som nødvendig å kreve avbøtende tiltak (§11) eller å kreve bruk av spesielle driftsmetoder ved gjennomføring av tiltaket (§12).

6.7 Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk

Planområdet er i dag inngjerdet og utilgjengelig for allmennheten, noe som videreføres i planforslaget.

6.8 Uteområder

Planforslaget innebærer etablering av nye uteområder i henhold til utomhusplan. I forbindelse med etableringen av nytt verkstedbygg er det allerede opparbeidet nye uteområder, både i form av trafikkarealer og oppholdsarealer. Deler av området i ankomstsonen vil ha noe mer parkmessig opparbeidelse enn hva som er tilfelle i dag.

6.9 Støy

Testcellen for flymotorene vil generere støy til omgivelsene. Det er vist i støyutredning (VG Engineering Inc., 2019) at grenseverdi for industristøy iht. T-1442/2016, $L_{den} \leq 55$ dB, vil innfris ved nærmeste støyfølsomme bebyggelse med foreslått konstruksjon iht. gjeldende byggetillatelse. Det er lagt inn bestemmelser som regulerer tillatt støyutslipp til nærliggende boliger.

6.10 Overvannshåndtering

Det legges til grunn lokal overvannshåndtering, i likhet med dagens situasjon. Det tas inn reguleringsbestemmelser for å sikre håndtering av overvannet, både prinsipielt og gjennom krav til konkretisering av løsninger gjennom utarbeidelse av utomhusplan i forbindelse med nye tiltak.

6.11 Utslipp til luft

Det er i egen rapport vist at motortestcellen vil gi utslipp av eksosgasser til luft, men i et omfang som er svært beskjedent. (Pratt and Whitney, 2019). Drift av testcelle for flymotorer vil imidlertid kreve utslippstillatelse etter forurensningsloven §11. Fylkesmannen i Oslo og Akershus har i brev av 26.6.2019 orientert om at de ikke vil behandle søknad om utslippstillatelse før reguleringsplanen har gjennomgått kommunal førstegangsbehandling. Rammene for utslipp fra testcellen vil være hjemlet i

utslippstillatelsen, og vil derfor ikke spesifiseres nærmere i planforslaget, ettersom det uansett vil være utslippstillatelsen som er førende for tiltaket.

6.12 Miljøtiltak – forurenset grunn

Det er foretatt masseutskifting og opprydding av grunnen i forbindelse med nylig gjennomførte byggearbeider. Se kapittel 4 – «Forurenset grunn og vann». Håndteringen av forurenset grunn og avrenning for allerede etablerte og byggesøkte tiltak er håndtert gjennom allerede gitt tillatelse og tilhørende tiltaksplan fra Miljødirektoratet. Det tas imidlertid inn en reguleringsbestemmelse som ivaretar forholdet til inngrep i forurenset grunn ved fremtidige tiltak, med følgende formulering:

> *«For terrenginngrep i forurenset grunn skal det utarbeides tiltaksplaner, jf. Forurensningsforskriftens kapittel 2. Dersom gjenstander, konstruksjoner eller andre funn som kan medføre forurensning oppdages i forbindelse med gravearbeid, skal arbeidet stanses omgående, og lokal forurensningsmyndighet underrettes, jf. Lov om forurensning, §40.»*

6.13 Trafikk

Veg

Det er opparbeidet ny avkjørsel til planområdet i forbindelse med byggearbeidet. Plassering og utforming er avklart gjennom byggesaksbehandlingen, og planforslaget viderefører løsningen slik den er opparbeidet i dag.

Trafikkøkning/reduksjon

Planforslaget innebærer etablering av opp mot 100 nye arbeidsplasser i første omgang, med mulighet for opp mot 170 arbeidsplasser på noe lenger sikt. Det skal i første omgang etableres 116 parkeringsplasser innenfor planområdet. Forventet ÅDT til og fra planområdet vil være opp mot 250 basert på mulighet til 170 arbeidsplasser.

Krysset mellom Flyplassveien og Terminalveien er et T-kryss som er regulert med vikeplikt fra Flyplassveien. T-krysset har arealutvidelse og slake kurver som gir god framkommelighet også for større kjøretøy. Terminalveien har fra vegkart.no registrert en trafikkmengde på ca. 3 500 i ÅDT da det fortsatt var flyplassdrift.

Den kritiske svingebevegelsen for eventuell tilbakeblokkering mot E6 er venstresving inn mot Flyplassveien. Denne svingebevegelsen må vente på trafikk kjører på Terminalveien i vestlig retning. Trafikkmengdene for venstresving inn på terminalområdet er forventet å være størst i morgenrush. I morgenrush vil det basert på flyplassdrift fra Terminalveien være hovedvekt av kjøretøy i østlig retning mot flyplassen. På bakgrunn av ulik retningsfordeling og lave ÅDT-tall på både Terminal- og Flyplassveien er det vurdert at det ikke er risiko for kø eller tilbakeblokkering mot E6 i T-krysset som konsekvens av planforslaget.

Kollektivtilbud

Som følge av planområdets beliggenhet og formålets karakter, anses ikke etablering av nye arbeidsplasser å utløse marked for etablering av nytt kollektivtilbud. For besøkende og ansatte som kommer til/fra målpunkter innenfor nedslagsfeltet for ekspressbussen som trafikkerer E6 er det ca. 500 meter gangavstand til planområdet, noe som tilsier at dette kan være et aktuelt kollektivtilbud for enkelte. Omfanget tilsier imidlertid ikke behov for særskilt tilrettelegging, ut over allerede opparbeidet gang- og sykkelvei.

6.14 Barns interesser

Planforslaget innebærer ikke omdisponering av areal som påvirker barns interesser, da områdene allerede i dagens situasjon er inngjerdet og utilgjengelig for allmennheten.

6.15 Sosial infrastruktur

Anses ikke aktuelt for planforslaget.

6.16 Universell tilgjengelighet

Planforslaget forutsetter og legger opp til at nye bygg og tilhørende uteområder er universelt tilgjengelige. Den nylig oppførte bygningsmassen og tilhørende funksjoner er prosjektert og bygget i henhold til TEK17, og universell utforming av bygg under oppføring anses ivaretatt gjennom byggesak.

For motortestanlegget er det søkt og innvilget fritak for kravene til universell utforming, i og med at anlegget er spesialprodusert for mest mulig støyreduksjon. Dette innebærer reduserte åpninger og relativt høye terskler. Det er videre et krav at personell som skal arbeide med testing og kontroll av denne typen motorer må inneha spesialkompetanse, samt å være i god fysisk form. Kommunen har innvilget fritaket i sin rammetillatelse gitt 8.11.2019.

6.17 Energibehov – energiforbruk

Det er etablert energibrønner og tilhørende energisentral innenfor planområdet, som benyttes til oppvarming av alle nye bygg innenfor planområdet.

6.18 ROS

Det er gjennomført ROS-analyse i henhold til veileder fra DSB. ROS-analysen er vedlagt planforslaget.

Som nevnt i beskrivelsen av eksisterende situasjon i kapittel 4, er det ikke identifisert hendelser knyttet til naturkatastrofer, vær og klima mv. Identifiserte hendelser for planområdet knytter seg utelukkende til anlegget for motorverksted, motortesting og tilhørende drivstofftank og ferdsel i tilknytning til disse anleggene, hvor mulige hendelser er vurdert i egen rapport for ROS-analyse. I planbeskrivelsen gjengis en oppsummerende tabell av mulige hendelser og tilknyttet risiko:

Uønsket hendelse	Risiko			Forslag til risikoreduserende tiltak
	Liv/ helse	Stabilitet	Materielle verdier	
Lekkasje drivstofftank primærskrog				Risikoreduserende tiltak er implementert i designet av tanken. I tilfelle svikt på lagringstank vil utslipp til vann og grunn hindres av flere barrièrer i form av oppsamlingskar, fordrøyningsbasseng mv, og en lekkasje vil ikke gi utslipp til sårbare resipienter.
Lekkasje drivstofftank sekundærskrog				Se forrige.
Søl, uhell og overfylling ved fylling/tapping av tanker med drivstoff				Risikoreduserende tiltak er implementert i designet av tanken og anlegget for øvrig. Det er ikke registrert uhell/hendelser av denne typen på eksisterende testcelle for F100. Det er bygget inn en rekke tiltak for å hindre overfylling og søl: - Visuell indikator for fyllingsnivå - Lydalarm ved passering av 90% fyllingsnivå - Mekanisk overfyllingsventil ved 95% fyllingsnivå I tilfelle svikt på lagringstank vil utslipp til vann og grunn hindres av flere barrièrer i form av oppsamlingskar, fordrøyningsbasseng mv, og en lekkasje vil ikke gi utslipp til sårbare resipienter.
Trafikkuhell innenfor planområdet				Det vil være begrenset mengde trafikk inne på området, og i tillegg lav hastighet. Hoveddelen av biltrafikk vil være ankommende og avreisende ansatte og besøkende til anlegget med personbil.
Brann og eksplosjon				Risikoreduserende tiltak er implementert i designet av tanken og anlegget for øvrig. Det er utarbeidet egne brannrutiner for operasjoner på og rundt drivstoffanlegget. Det er i tillegg etablert omfattende brannvarslings og brannslukkingsanlegg på tilhørende anlegg for motortesting, som minimerer risiko for brann og brannspredning.
Spionasje og sabotasje				Anlegget ligger i sin helhet inne på beskyttet område med høy sikkerhet. Det er streng adgangskontroll 24/7/365.

6.19 Jordressurser/landbruk

Ikke relevant for planforslaget. Det er ikke landbruksområder/dyrka mark innenfor planområdet.

6.20 Teknisk infrastruktur

Tiltakene innenfor planområdet gir behov for opparbeidelse av ny infrastruktur i form av ny nettstasjon (strøm) og vann- /avløpsanlegg. Dette er allerede opparbeidet i dagens situasjon, og det legges til grunn at dagens situasjon er dekkende for fremtidige behov innenfor planområdet. Det er i forbindelse med bygging etablert følgende:

- Ny nettstasjon
- Nye ledninger for vann og avløp, med to inntak/utløp til offentlig ledningsnett, henholdsvis nordøst og nordvest i planområdet.
- Ny adkomst fra Flyplassveien, som tidligere beskrevet, inkludert reetablering/omlegging av gang-/sykkelvei i samarbeid med Rygge kommune.

Behovet anses løst, og det stilles ikke ytterligere krav til teknisk infrastruktur i reguleringsplanen.

6.21 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Etablering av ny virksomhet i henhold til planforslaget gir i første omgang direkte økonomiske virkninger for eventuelle deltakende lokale aktører innen bygg- og anlegg som er involvert i byggearbeidet. Ut over effektene for sysselsetting i forbindelse med byggearbeid, vil det være behov for arbeidskraft i forbindelse med den daglige driften av bygningsmassen og eventuelle tilknyttede servicefunksjoner som kantine og annet. Det er ikke forventet at planforslaget innebærer direkte økonomiske konsekvenser for kommunen ut over sekundæreffekter av nye arbeidsplasser.

6.22 Konsekvenser for næringsinteresser

Etablering av forsvarsrelatert virksomhet er svært spesialisert, og det er derfor ikke sannsynlig at planforslaget medfører endring i konkurranseforhold, slik for eksempel etablering av handel ville kunne gjøre. Etablering av nye arbeidsplasser vil kunne gi en sekundæreffekt på resten av samfunnet, uten at det anses å være av et omfang som gjør det aktuelt/nødvendig å vurdere dette nærmere.

6.23 Interessemotsetninger

Det er ikke kjent at det foreligger interessemotsetninger for bruk av planområdet, og dette kommer heller ikke frem av innkomne høringsuttalelser ved varsel om oppstart.

6.24 Avveining av virkninger

Virkningene av planforslaget fremstår som beskjedne, og vil i praksis være en innskrenking av bruken sammenliknet med dagens situasjon, hvor området har vært en integrert del av den militære flystasjonen. Det er svært få naboer som berøres av tiltaket, og konsekvensene anses å være ubetydelige sammenliknet med tidligere og dagens bruk av området som militær flystasjon/sivil lufthavn. Etablering av anlegg for motortesting og vedlikehold av kampflymotorer fremstår som en svært hensiktsmessig bruk av randsonen av et område som allerede består av virksomhet som gjør at området ikke er tilgjengelig for allmennheten.

Det er som del av arbeidet gjennomført opprydding av forurenset grunn i området, og tiltaket har dermed bidratt positivt til jordkvaliteten innenfor planområdet, og planen vil bidra til en videre forbedring av forurensningssituasjonen ved nye tiltak som berører forurenset grunn, som følge av krav stilt i reguleringsbestemmelsen.

7 INNKOMNE INNSPILL

Oppsummering av innkomne uttalelser til varsel om regulering og offentlig ettersyn av planprogram, samt kommentarer til disse er gjort av plankonsulent i samarbeid med forslagsstiller. Disse er som følger:

Miljørettet Helsevern for Moss, Rygge, Råde, Vestby og Valer, 09.06.2016

Fylkesmannen i Østfold, 07.07.2016

Hafslund Nett AS, 14.07.2016

Østfold fylkeskommune, 09.08.2016

Avinor, 10.08.2016

Loe Utvikling AS, 12.08.2016

NorAviation, 13.08.2016

Statens vegvesen, 15.08.2016

Norges Luftsportforbund, 15.08.2016

Generell kommentar fra forslagsstiller

Forslagsstiller har besluttet å avgrense det videre planområdet til kun å omfatte et område nord for rullebanen, i all hovedsak gbnr. 1/238, som er utskilt og solgt til Kongsberg AMS. Omfanget og konsekvenser av planen vil derfor bli vesentlig redusert sammenliknet med varslet planområde, noe som vil være gjennomgangstema i alle kommentarene til innspillene.

Miljørettet Helsevern for Moss, Rygge, Råde, Vestby og Valer

Planprogrammet (ROS-analysen) bør i tillegg omfatte:

- Farer for drikkevannskilden Vansjø mht. lettindustri o.a. virksomhet som kan medføre utslipp til drikkevannskilden.
- Konsekvenser for friluftsinteresser (økt trafikk, utslipp av støy, tilgjengelighet til naturområder m.m.).
- Støykonsekvenser for naboer som kan berøres av bygge- og anleggsstøy.
- Støykonsekvenser knyttet til lettindustri o.a. virksomhet i driftsfasen. Konsekvenser av tungtransport og vareleveranser som kan medføre økt trafikk og forurensning, samt støy for naboer. Sumstøyproblematikk bør belyses.
- Universell utforming og tilgjengelighet.

Kommentar:

Drikkevannskilden Vansjø: Alle anlegg med mulig avrenning er forutsatt utformet med oljeutskiller og andre aktuelle tiltak for å unngå avrenning til grunn. Dette er håndtert i ROS-analysen.

Friluftsinteresser: Området har ikke vært tilgjengelig for allmennheten og det er ingen friluftsinteresser innenfor planområdet.

Støykonsekvenser: Det er en forutsetning at tiltaket tilfredsstiller kravene i T-1442/16. Det er gjort støyutredning av motortestanlegget, som dokumenterer at dette er OK.

Universell utforming og tilgjengelighet: Dette behandles på vanlig måte som tema i plansaken. Det er i rammesøknad for testcellebygg gitt fritak fra kravet som følge av generelt helsekrav ved arbeid i bygget og behov for terskler pga. hensynet til lydisolering.

Fylkesmannen i Østfold

Vil tydelig påpeke at en plan slik det legges opp til i varslingen, er i strid med de gjeldende planer for området. Sivile næringsformål inne på det avsatte flyplassområdet er ikke en ønsket utvikling regionalt. Arealer knyttet til flyplassrelaterte næringer finnes allerede, og er avsatt og regulert rett nord for selve flyplassområdet. Dette er nedfelt i fylkesplanen, og ut fra en behovsvurdering egentlig ikke forutsatt regulert og tatt i bruk før etter 2023. Det er også ledige næringsområder i nabokommunene, ikke langt fra flyplassen og E6, beregnet på bl.a. logistikkbedrifter.

Dersom man skal starte mer sivil næringsvirksomhet i dette området, må det være som en følge av en ny vurdering på fylkesnivå, dvs. gjennom revisjon av fylkesplanen som nå er igangsatt.

I den grad planarbeidet videreføres, vil de peke på at det da vil være strenge krav til en grundig utredning gjennom konsekvensanalysen. Spesielt må de samfunnsmessige virkningene utredes. Det vil omfatte forurensing og støyforhold, transport mv. De vil også anta at det ut fra usikkerhet om flyplassens framtid må utredes hvilke konsekvenser en etablering kan få for den sivile luftfarten, og mulig framtidig (ny) utvikling av denne.

Det vises til drøfting av saken i regionalt planmøte, hvor det fra flere hold ble uttalt at det kunne være mulig å videreføre en plan som ivaretar forsvarets eget behov for serviceanlegg og vedlikeholdsbedrifter, med et reelt tilknyttet oppdrag. De er likevel noe i tvil om det er nødvendig at disse ligger innenfor selve flyplassen, når det finnes avsatte arealer i umiddelbar nærhet. Disse spørsmålene forutsettes også utredet og ivaretas i det videre arbeidet.

Følgende generelle temaer vurderes også som viktige i det aktuelle planområdet:

- Estetisk utforming. Det må være fokus på reguleringsbestemmelsene og de fysiske rammer som settes for tiltak i planen.
- Universell utforming. Reguleringsplanen bør stille tydelige krav til universell utforming.
- Naturmangfold. Eksisterende kunnskap om området må framskaffes, og det må vurderes om det er behov for ytterligere undersøkelser.
- Samfunnssikkerhet og klimatilpasning. Vurdering av grunnforhold og områdestabilitet er viktig.
- Støy. I støyutsatte områder må det stilles konkrete krav til avbøtende tiltak, bebyggelse og uteområder.
- Luftkvalitet. Det må ses på samspilleffekter mellom støy- og luftforurensing, da dette kan øke plagen/helserisikoen.
- Grunnforurensing. Det må vurderes om det er behov for å undersøke om det foreligger forurensing i grunnen.
- Klimautslipp og energi. Det skal tas klimahensyn gjennom gode løsninger for energiforsyning, arealbruk og transport.
- Kartframstilling. Reguleringsplaner er juridisk bindende, og det er viktig at kart utarbeides i tråd med regelverket.

Kommentar:

Som følge av forholdet til overordnede rammer for utvikling av næringsarealer mv. er planen vesentlig innskrenket etter oppstart.

Ny virksomhet på det foreslåtte området skal forholde seg til restriksjonslinjer for flyplassen og vil ikke være til hinder for videre bruk av flyplassen eller for Forsvarets virksomhet i området. Dette innarbeides i planbestemmelsene

I praksis vil planforslaget innebære en innskrenking av bruk sammenliknet med dagens situasjon. Arealene som foreslås regulert er i hovedsak ubenyttet og legger heller ikke beslag på dyrkbar mark.

For noen virksomheter vil det kunne være viktig å være lokalisert ved en rullebane. For KAMS var dette eneste alternativ i Østfold.

Hafslund Nett AS (HN)

HN ser ikke ut til å ha ikke anlegg innenfor oppgitt planavgrensningen, og det er derfor ikke vedlagt kart til uttalelsen. Dersom utbygger blir gjort kjent med at noen av HN sine anlegg likevel blir berørt, skal det tas kontakt med HN.

Behov for ny nettstasjon

For å sikre strøm til ny bebyggelse, kan det bli behov for å sette av arealer til å etablere en ny nettstasjon innenfor planavgrensningen. Dette er avhengige av effektbehovet til planområdet, og nettselskapet ber om at forslagsstiller oppgir hvilket effektbehov planområdet har. Arealet som avsettes i planen til frittliggende nettstasjon må være av en slik størrelse at det er plass og adkomst til nettstasjonen med kranbil (med støttebein). Dette innebærer at det normalt er behov for et areal på ca. 50m² (7,5m x 6,5m). Nettstasjonen skal stå minst 5 m fra bygning med brennbare overflater, og avstanden gjelder også til terrasser og lignende brennbare utstikk som er direkte knyttet til bygget. Av hensyn til trafikksikkerheten ønskes frittliggende nettstasjoner plassert minimum 3m fra veikant og utenfor veiens frisiktsoner. Fortau, gang- og sykkelvei regnes også som veikant. For å sikre optimal strømforsyning, ønskes nettstasjonen plassert sentralt i planområdet.

Nettstasjoner kan også etableres i egne rom i bygg. Størrelse på rommet må være minimum 16m², og det stilles særskilte krav til utforming av rommet, samt til adkomst og ventilasjon m.v.

Arealet som eventuelt i fremtiden skal brukes til nettstasjoner avsettes i planen til arealformål bebyggelse og anlegg, underformål Andre typer bebyggelse og anlegg, energianlegg kode 1510, jfr. vedlegg I til kart- og planforskriften.

Strømforsyning

Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket. Kostnadene inkluderer eventuelle kostnader til erverv av nye stedsevarige (evigvarende) bruksrettigheter.

Annet

HN ønsker at utbygger tar kontakt i god tid før utbygging for å avklare hvordan ny bebyggelse skal forsynes med elektrisk strøm samt planlegge nye elektriske anlegg.

Kommentar:

Det er i arbeidet med byggesak og bygging identifisert behov for ny nettstasjon og tilhørende føringsveier og denne er etablert i samarbeid med Hafslund, inne på området.

Østfold fylkeskommune

Forholdet til andre planer og planprosesser

I Fylkesplanen inngår området som eksisterende tettstedsbebyggelse og strategiene sier at Moss Lufthavn Rygge skal bli et viktig virkemiddel for næringsvekst i Mosseregionen. Det er imidlertid kommuneplanens arealdel som fastsetter konkret hvilken arealbruk som er tillatt i området. Området er i kommuneplan avsatt til arealer for Forsvaret. Det vil derfor være i strid med kommuneplanen å åpne annen næring/service enn det som konkret retter seg mot forsvarets behov for service- og vedlikeholdsbedrifter. De anser at KAMS er i tråd med overordnede planer, mens fradeling til sivile formål ikke er det.

Reguleringsplanforslaget kommer nå utenom kommuneplanprosess og fylkesplanprosess, og ønsker samtidig å utfordre føringene i disse. De mener bruken av området og valg av planformål må drøftes i Mosseregionen, og må bl.a. ses i sammenheng med arealene på Huggenes. Anbefaler derfor at planarbeidet avventer fylkesplanrulleringen dersom det er ønskelig å drøfte annen type næring enn det fylkesplanen og kommuneplanen åpner for. Forslag til planprogram lister opp virksomheter/formål som kan være aktuelle, og det listes opp funksjoner som både er flyplassrelatert, forsvarsrelatert og andre næringer.

Fylkesplanen åpner for flyplassrelatert næring i området N1 på Huggenes. Fylkesrådmannen mener det må skilles mellom flyplassrelaterte og forsvarsrelaterte næringer, og at det kun er forsvarsrelaterte næringer som er i tråd med kommuneplanen innenfor flyplassområdet. De vil derfor varsle at innsigelse vil bli vurdert dersom planforslaget forseres og legger til rette for næring som ikke er knyttet til forsvaret.

Fylkesplanrullering starter nå sommeren 2016, med varsel om oppstart og høring av planprogram.

Forsvarsbygg Skifte eiendom sin reguleringsplan bygger på et oppdrag om å avhende eiendommer som ikke er nødvendige for Forsvarets drift i fremtiden. Avhendingen til sivile formål skal gi besparelser og inntekter til forsvarssektoren. I en tid med usikkerhet rundt flyplassens fremtid og Forsvarets behov for arealer, mener de at tiden ikke er moden for å ta slike strategiske valg gjennom en detaljregulering. Forsvarets arealer på flyplassen er strategisk viktig, og drøftinger rundt avhending og tilrettelegging for andre formål er viktig for hele regionen. De antar at det er vanskelig å reversere en situasjon hvor arealer er avhendet og tilrettelagt for annen bruk. Dette er argumenter som peker i retning av en drøfting i overordnet planarbeid, fortrinnsvis i Fylkesplansammenheng. Dette er også viktige tema som bør omtales i KU under planens samfunnsmessige virkninger.

Fylkeskommunen ønsker å bidra til en rask avklaring rundt tilrettelegging for KAMS på Rygge flystasjon, og anbefaler at reguleringen begrenses til kun å ta opp i seg dette formålet.

De spiller inn følgende til planarbeidet og konsekvensutredningen:

Støy og ROS

Området ligger i rød støysone. Selve KAMS-tiltaket vil medføre støy også utenfor bygningen, og det må redegjøres for tilstrekkelig og egnede avbøtende tiltak, og stilles krav om slike i den juridiske delen av planen.

Forholdet til støy avklares i reguleringsplanen. Bestemmelsene må være forutsigbare. Det anses ikke som tilstrekkelig at avklaringene rundt støy utsettes til byggesaksbehandlingen.

Avbøtende tiltak i miljø- og ROS analysen må drøftes og disse må få konkret innvirkning på utforming av planen, både i form av bestemmelser og hensynssoner på plankartet. Brann- og eksplosjonsfare vil være særlig relevant.

Vann, overvann og grunnforurensning

Det må stilles krav i form av bestemmelser i planen til lokal overvannshåndtering, samt krav til evt. opprydding av forurenset grunn. Håndtering av overvann og evt. etablering av fordrøyningsanlegg må ses i sammenheng med grunnforurensning i området. Det må redegjøres for drensvann, overflatevann og bekker med avrenning fra flyplassen.

Trafikk

De ber om at trafikksikkerhet og tilgjengelighet for kollektiv, samt evt. behov for nye busslommer vurderes. Ellers ber de om at innspill fra Statens Vegvesen blir hensyntatt.

Landskap og estetikk

Hensyn til estetikk i fht. E6 er ikke tatt med. Det er viktig med kvalitet i utforming i et område som ligger nært opp til hovedinnfarten til landet, E6, og viser Estetikkveilederen som ble utarbeidet i fbm. fylkesplanen.

Forholdet til automatisk fredete kulturminner

Reguleringsplanen berører ingen kjente automatisk fredete kulturminner. Rett nordøst av Flyplassveien og på utsiden av planavgrensningene ble det imidlertid gjort funn av to fredete kokegroper. Kokegropene ble fjernet i forbindelse med annen plan i 2013.

Gjør oppmerksom på at dersom det under arbeid med tilrettelegging av området treffes på automatisk fredete kulturminner, eksempelvis i form av helleristninger, brent leire, keramikk, flint, groper med trekull og/eller brent stein etc., skal arbeidet stanses og fylkeskonservatoren varsles, jfr. Lov om kulturminner (Kulturminneloven) §8, annet ledd. Fylkeskonservatoren lover rask tilbakemelding og avklaring ved denne type forhold.

Fylkeskonservatoren har ingen ytterlige merknader til planens forhold til automatisk fredete

kulturminner.

Forholdet til kulturminner yngre enn 1537

Planen grenser tett opp til to hangarer (ID 94390) fra 1950 tallet som begge ble forskriftsfredet i 2004. Innenfor plangrensene ligger en flybunker med verneklasse 2 (inventar nr. 1026) i Landsverneplan for forsvaret 1.

Fylkeskonservatoren minner om at nye bygg og konstruksjoner innenfor planområdet ikke må plasseres slik at de fremstår som skjemmende for de fredete hangarene og følgelig virker mot formålet med fredningen jfr. Kulturminnelovens §1.

Behov for en kulturhistorisk vernevurdering av planområdet

Planområdet har gjennom sin beliggenhet nær den militære flyplassen i tiden etter andre verdenskrig vært gjenstand for militær aktivitet av ulik art som har etterlatt seg konstruksjoner og spor som i dag kan ha en kulturhistorisk verdi. Fylkeskonservatoren kan ikke se av de oversendte dokumentene at planområdet har vært gjenstand for en kulturhistorisk vernevurdering. Fylkeskonservatoren anmoder derfor planfremmer om å kontakte Skifte/Forsvarsbygg og Riksantikvaren for å avklare dette dersom en vernevurdering ikke foreligger i saken.

Fylkeskonservatoren ber om å få oversendt vernevurderingen til videre bruk i sin behandlingen av denne saken.

Kommentarer:

Reguleringsplanen er i etterkant av varsel om oppstart avgrenset til å gjelde den delen av eiendommen hvor KAMS skal etableres.

KAMS er et statseid aksjeselskap som leverer tjenester til forsvarssektoren, men er ikke en del av det norske Forsvaret. Det skal i sin helhet gjennomføres vedlikehold på Luftforsvarets materiell innenfor planområdet, og relevant reguleringsformål er Forsvaret for hele planområdet, med unntak av offentlige veiformål i tilknytning til offentlig veiadkomst.

Støy og ROS:

Støy behandles som eget tema i plansaken. Dette gjelder både støy fra omgivelsene og støy fra tiltaket. Eventuelle avbøtende tiltak som avklares gjennom ROS-analysen vil bli innarbeidet i planforslaget.

Brann- og eksplosjonsfare

I kommuneplanens arealdel er det vist en hensynssone (H350_2/H350_3) som omfatter deler av planområdet. Forsvaret på Rygge har bekreftet overfor Forsvarsbygg at det ikke lenger er aktuelt å omlaste ammunisjon ved Hangar A og B og at denne sonen kan fjernes. En skriftlig bekreftelse fra Forsvaret er vedlagt planforslaget.

Vann og overvann

Krav til lokal overvannshåndtering er ivaretatt i planen.

Grunnforurensning:

Området er kartlagt med tanke på grunnforurensning. Tiltak for opprydding er gjennomført i forbindelse med byggeprosjektet.

Trafikk:

Det vises til våre kommentarer til Statens vegvesen.

Landskap og estetikk:

Planen omfatter ikke lenger arealene mot E6.

Forholdet til kulturminner yngre enn 1537

I forbindelse med Landsverneplan fase II (LVP II), har Forsvarsbygg foreslått en endring i forhold til LVP I. Dette innebærer at flyshelter med inventar nr. 1027 blir vernet i stedet for inventar 1026. Avgrensning av forplass og taksebane er også noe endret i forhold til tidligere. Endringen er drøftet med Riksantikvaren og anses for å være en god løsning.

Rygge kommune har bedt forslagsstiller om å innhente en forhåndsuttalelse fra Riksantikvaren i forbindelse med det foreslåtte tiltaket til KAMS. Plassering av fremtidig bebyggelse nær de to fredete hangarene er drøftet i koordineringsmøte mellom Riksantikvaren og Forsvarsbygg Nasjonale Festningsverk den 13.01.2016. På bakgrunn av fremlagt materiale fra prosjektet har Riksantikvaren bekreftet at det planlagte tiltaket ivaretar hensynet til de to hangarene på en tilfredsstillende måte.

Kulturhistorisk vernevurdering:

Området er vurdert gjennom Landsverneplan fase I og II. Planforslaget berører ikke elementer av kulturhistorisk verdi utover det som tidligere er vurdert i LPV I og II.

Avinor AS

Planprogrammet omfatter et område som i 2003/2004, med godkjenning fra Forsvarsbygg og Rygge flystasjon, ble opparbeidet som parkeringsområde for allmennfly. Tiltaket ble gjennomført av Norges Luftsportsforbund (NLF) og delvis finansiert av Avinor med midler avsatt til allmennflyvirksomheten på Østlandet etter nedleggelsen av Fornebu i 1998. Parkeringsområdet ble imidlertid ikke tatt i bruk som forutsatt grunnet kommunens krav om reguleringsendring, som ikke ble godkjent. I stedet har området blitt benyttet av Rygge Sivile Lufthavn (RSL) til parkering av tyngre maskiner og personbiler.

De har fått opplyst at områdets tilstand i dag er betydelig forringet som følge av RSL sin bruk, og ikke lenger egnet til parkering av småfly. RSL har i dag henvist allmennflygingen til et område på nordøstsiden av rullebanen.

På bakgrunn av ovennevnte ber Avinor om å bli informert om hvilke vurderinger Skifte eiendom har gjort knyttet til parkeringsområdet for allmennfly.

Kommentar:

Etter innkomne merknader fra regionale myndigheter, er planforslaget endret og omfatter kun et mindre område i nordvest, og innspillet er derfor ikke lenger ansett å være relevant.

Loe Utvikling AS

Loe Utvikling uttaler seg som grunneier gjennom heleid eierskap til HNP Holding AS og datterselskaper som eiere av gnr. 56/66, 56/15, 56/16, 56/75, 56/72, 56/73, 56/71 og 56/70 i Rygge kommune. Samlet tomteareal er på ca. 100 dekar, og er regulert til næring som Huggenesskogen næringsområde.

Loe er positiv til at Forsvarsbygg ved Skifte eiendom vil igangsette reguleringsarbeid for deler av sin eiendom på Rygge flystasjon. Dette spesielt med bakgrunn i den overraskende beslutningen om nedleggelse av RSL. Det er imidlertid noen forhold som er av stor betydning som de mener planprogrammet må omfatte.

Det varslede planområdet er ikke inntatt i Fylkesplanen for Østfold. Huggenesskogen næringsområde er imidlertid inntatt i Fylkesplanen, og området fikk en reguleringsplan vedtatt i 2014. Området er avsatt til flyplassrelatert og kunnskapsrelatert næring. De mener det er helt avgjørende for regionen at det nå ikke utarbeides en reguleringsplan for nye næringsarealer som kommer i direkte konkurranse med Huggenesskogen næringsområde. Området er nærmeste nabo til planområdet, og det er gjort store investeringer i infrastruktur. Her er store og ubebygde næringstomter. De er av den oppfatning at sivile næringsformål som er listet opp i planprogrammet, skal etableres innenfor Huggenesskogen næringsområde. Det må derfor i planprogrammet definere formålet til å være militært eller med direkte tilknytning til KAMS' virksomhet. Med dette utgangspunktet stilles det spørsmål til behovet for et planområde med størrelse på 350 dekar.

Jfr. omtale av reguleringsplaner i nærområdet, er det ikke riktig at kryssområdet mellom Terminalveien og Flyplassveien er bygd som følge av Huggenesskogen næringsområde. Det må derfor i planprogrammet legges til grunn at plansaken må utrede og fremlegge trafikkanalyse som viser hvorvidt det vill være behov for å bygge om dette krysset. Om det viser seg å være tilstede, må planen gis rekkefølgebestemmelser om å bygge om krysset.

Siterer Fylkesplanen for Østfold mot 2050 som sier følgende: Moss Lufthavn Rygge har stor betydning for utviklingen av hele Østfold om må derfor sikres gode vilkår. Utviklingen av de regionale næringsområdene og Moss Lufthavn Rygge må ta hensyn til støy- og miljøproblematikken i nærmiljøet.

Loe mener lufthavnen må sikres gode vilkår uavhengig av om det er den sivile eller militære virksomheten, og mener begge virksomhetsområdene må forstås og omfattes av nevnte sitat fra Fylkesplanen. Det er derfor av største betydning at planprogrammet tar inn hensynet til støy- og miljøproblematikken ved at planområdet pålegges en relativ andel av ansvaret for innløsningen av boligene i Østre Huggenesvei.

Kommentar:

Planområdet er justert og omfatter nå kun et mindre område der KAMS skal etablere sin virksomhet. Spørsmål om innløsning av støyutsatte boliger som følge av støy fra den sivile flytrafikken har etter det Skifte kjenner til vært en tidligere diskusjon mellom Forsvarsbygg og Rygge kommune. En kan her kun kommentere forhold knyttet til det konkrete planforslaget. Konsekvenser av tiltaket for støy- og trafikksituasjonen i området er vurdert i planforslaget.

NorAviation

De ønsker å vise sin interesse og et ønske om å bli tatt hensyn til i det fremtidige arbeidet med reguleringsplaner i det aktuelle området. Deres hensikt er å søke om å etablere seg og bygge de nødvendige lokaliteter for deres virksomhet.

NorAviation er et privateid helikopterselskap som ble etablert i 2001. Siden mai 2008 har selskapet hatt alle nødvendige sertifikater og driftstillatelser til å drive ervervsmessig lufttransport. Deres helikopterflåte består av 10 maskiner som har baser på Geiteryggen og Sola, og en sekundærbase på Kjevik. De har et ønske om å etablere en hovedbase på Rygge flyplass. Planen er å ha en helikopterflåte bestående av 10-12 maskiner. De har mottatt 3 nye helikoptre i sommer og får 3 til våren 2017. 10 av disse vil foreløpig være basert på Sørlandet og Vestlandet, etter hvert i Trøndelag og nordover. 3 av helikoptrene vil de ha etablert fast på Rygge. NorAviation opererer helikoptre av typen Robinson R44,

Airbus 120 B og Airbus AS 350 B3. De tilbyr helikopterutdanning på flere ulike nivå.

Pr. i dag har de 12 heltidsansatte og 9 frilanspiloter. Kundebasen er i hovedsak offentlige myndigheter deriblant Forsvaret/Forsvarets Forskningssenter (FFI), redningsetaten, kraftselskaper og telekomselskaper.

Mange av deres ansatte bor i pendleravstand fra Rygge. For en kompetansebedrift som deres er dette en stor fordel for at de skal kunne beholde deres erfarne piloter og personell.

Fordelen for Rygge kommune ved å tilrettelegge for etablering av helikopterbase for NorAviation er flere. De kan bidra med flere arbeidsplasser, helikopterberedskap for utbedring og reparasjon av kraftlinjenett, og SOP (Standard Operation Procedure) for brannslukking. Det luftrelaterte miljøet som er på Rygge vil kunne utnyttes i et godt samarbeide der deres kompetanse og muligheter vil være tilgjengelig.

De ønsker å bygge en hangar på ca. 5-900m², hvorav ca. 20% kontorer. De kan anslå i snitt 2-6 bilbevegelser til og fra basen daglig.

For nærmere informasjon vises det til deres vedlagte infoskriv.

Kommentar:

Planforslaget er nå endret og omfatter kun et mindre område i nordvest, og innspillet anses dermed ikke lenger relevant i saken.

Statens vegvesen

Byggegrenser

I utgangspunktet bør alle reguleringsplaner angi byggegrense mot offentlig veg. Grensen kan vises på kartet, men det er gjennom reguleringsbestemmelsen grensen får rettsvirkning.

Byggegrensen må altså inngå i bestemmelsene til planen, og ikke bare på plankartet.

Terminalveien er riksveg (arm av E6), men var tidligere kommunal veg. Vegen er regulert i reguleringsplan for Del av Rygge sivile lufthavn, men det er ikke vist byggegrense langs vegen i tilknytning til det området som nå skal reguleres. I utgangspunktet er byggegrenseavstanden for riksveg 50 m målt fra midtlinjen i vegen, men her vil de kunne akseptere mindre byggrenseavstand selv om de ikke vil tallfeste det nå.

Minner spesielt om at plasser for fast parkering ("opplag") og interne veger ("byggverk") rammes av byggegrensebestemmelsene, jfr. vegloven §30. Det kan være aktuelt at dette tillates innenfor byggegrensen, men dette må da spesifiseres i reguleringsbestemmelsene.

Eksponering/vegetasjon

Ny bebyggelse innenfor planområdet vil kunne bli svært eksponert mot E6. Det er derfor viktig å følge opp intensjonene i planprogrammets punkt 5.7 om forlengelse av klimavern-sone og regulering av vegetasjonsskjerm/grøntstruktur. De viser også til Estetikkveileder for Østfold, som i kapittel 3.3. om næringsbygg og næringsarealer bl.a. skriver at "av trafikkmessige og estetiske grunner bør ikke industri- og næringsområder eksponeres mot motorveilandskapet".

Det bør også tas inn bestemmelser om bruk av skilt og belysning.

Kryss og avkjørsler

Antall kryss/avkjørsler fra Terminalveien må begrenses. I utgangspunktet mener de at det ikke bør være flere enn de to som eksisterer, men tiltakshaver kan vurdere å flytte disse. Kryss og avkjørsler bør utformes i hht. Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming. Fartsgrensen på Terminalveien er 80 km/t og utformingen må ta hensyn til dette. Siktkrav i kryss og avkjørsler defineres som sikttrekanter, se for eksempel kapittel E.1.1.5 håndbok N100. Disse tegnes inn (og målsettes) i alle kryss og avkjørsler.

Den delen av sikttrekanten som eventuelt kommer utenfor regulert vegareal, reguleres som hensynssone. Innen sikttrekanten skal eventuelle sikthindringer (som for eksempel vegetasjon eller snø) ikke være høyere enn 0,5 m over primærvegens kjørebanenivå. Enkeltelement som trær, stolper eller liknende med en diameter mindre enn 0,15 m kan stå innen sikttrekanten. Disse kravene tas inn i en reguleringsbestemmelse.

Trafikkanalyse

Det bør utføres en trafikkanalyse som viser dagens situasjon og endring i trafikktall som følge av tiltaket. Dette er nødvendig for å kunne avdekke eventuelle kapasitetsproblemer i vegnettet og for å kunne dimensjonere kryss og avkjørsler.

Sykkel

Det er en overordnet nasjonal strategi om å øke andelen syklende. Det bør tas inn en bestemmelse som setter minimumskrav til antall sykkelparkeringsplasser, krav om plassering nær inngangsparti, krav til standard ved at plassene skal ha tak og at det skal være mulig å låse fast syklene.

Universell utforming

Universell utforming er nedfelt i formålsparagrafen i plan- og bygningsloven som sier at prinsippet om universell utforming skal ligge til grunn for planlegging og kravene til det enkelte byggetiltak. Reguleringsplanen må redegjøre for og vise hvordan universell utforming ivaretas, f.eks. skal transportsystemet være universelt utformet.

Gående

Statens vegvesen har utarbeidet en nasjonal gåstrategi. Strategien har to hovedmål om at det skal være attraktivt å gå for alle og at flere skal gå mer. Ved riktig utforming av fysiske omgivelser kan man legge til rette for mer gåing, f.eks. vil snarveger (stier, trapper og forbindelser gjennom

bebyggelse) fungere som supplement til resten av gangnettet. Snarvegene bidrar til effektive og raskest mulige gangforbindelser. Der en snarveg er hovedløsningen, må denne ha universell utforming.

Luft

Arealplanlegging har stor betydning for luftkvalitet og hvor mange mennesker som berøres av luftforurensning. Dårlig luftkvalitet utgjør et betydelig helseproblem i mange norske kommuner. Planlegging etter plan- og bygningsloven har stor betydning for hvordan luftkvaliteten vil være i fremtiden og hvem som vil berøres av forurensingen.

Luftforurensning bør utredes i en luftfaglig rapport i henhold til Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520. Luftforurensningens betydning for planen må vurderes, inkludert avbøtende tiltak og mulig plangrep slik at forurensningen spesielt på uteoppholdsareal og innendørs blir lavest mulig. Avbøtende tiltak må innarbeides i planforslaget og bestemmelsene.

Manglende utredning av luftkvalitet kan være grunnlag for å fremme innsigelse.

Parkering

Parkeringsavgifter og tilgang til parkeringsplasser har stor betydning for bilbruken. Parkeringsbegrensning bør derfor i større grad brukes som trafikkregulerende virkemiddel. For bedre arealutnyttelse bør parkering legges under bakken. Det bør settes maksimaltall for antall parkeringsplasser pr. arbeidsplass.

Kollektivtrafikk

Det må utredes hvordan planområdet kan betjenes av kollektivtrafikk. Økt bruk av miljøvennlig transport i byene vil gi bedre bymiljø, klima og framkommelighet. God framkommelighet i byene er viktig for både nærings- og persontransport. Dette gir også synergieffekter i form av bedre folkehelse.

Kjøpesenter

Kjøpesentre kan bare etableres eller utvides i samsvar med godkjente fylkesplaner eller fylkesdelplaner med retningslinjer for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner.

Primærområde for detaljhandel i henhold til fylkesplanens bestemmelser om kjøpesenterutvikling er sentrum. I kommuneplanene for Rygge og Moss er Høyden/Varnaveien/Årvoll angitt som avlastningsområdet for plasskrevende varehandel som man ikke har plass til eller finner det hensiktsmessig å lokalisere i bysentrum (i Moss og Rygge).

Støy

Helseplager grunnet støy er det miljøproblemet som rammer flest personer i Norge.

Trafikkstøy må utredes tidlig i planprosessen for å få oversikt over støyutfordringene. Nødvendige avbøtende tiltak innarbeides i plan og bestemmelser, jf. Klima-og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2012 og veileder M128/2014.

Som et minimum bør det tas inn en bestemmelse som sier at "Grenseverdiene gitt i tabell 3 i Klima- og miljødepartementets retningslinje T-1442/2012 gjøres gjeldende for planen".

Alternativt kan tallfestede aktuelle grenseverdier tas inn i planbestemmelsene. Da vil grenseverdiene være entydig definert selv om retningslinjen senere revideres.

Manglende utredning av støy kan være grunnlag for å fremme innsigelse.

Kommentarer:

Byggegrenser:

Byggegrenser til veg skal vises på plankartet, men kan også omtales i bestemmelsene spesielt der vegarealet til midt veg ikke inngår i planområdet.

Eksponering/vegetasjon:

Planområdet vil ikke eksponeres mot E6.

Kryss og avkjørsler:

Antall avkjørsler fra Flyplassveien og plassering er foreslått ut fra en helhetsvurdering av disponeringen av planområdet, og i samråd med kommunen da veien er kommunal. Planforslaget viser frisiktsone.

Trafikkanalyse:

Planområdet og formålet med planen er vesentlig innskrenket i etterkant av høringen, og det vil bli utført en enkel, trafikal vurdering basert på trafikkmengde til og fra planområdet.

Sykkel:

Det vil bli tatt inn bestemmelse om sykkelparkering.

Universell utforming:

Det vil bli tatt inn bestemmelser med krav til universell utforming.

Gående:

Å legge opp til snarveier er ikke aktuelt annet enn internt på området, da planområdet i sin helhet er inngjerdet.

Luft:

Biltrafikk på spesielt E6 anses som en større kilde til luftforurensing enn planlagte virksomhet, som har neglisjerbare utslipp (Pratt and Whitney, 2019). At mangel på utredning av luftkvalitet skal føre til innsigelse fra Statens vegvesens side, anses derfor ikke relevant, da området ligger godt unna boligområder, og det legges ikke opp til annet enn etablering av Forvarsrelatert virksomhet her.

Parkering:

Det er ikke aktuelt å etablere underjordisk parkering innenfor planområdet.

Kollektivtrafikk:

Det er gjort en vurdering av tilgjengelighet og marked for kollektivtrafikk i planforslaget. Konklusjonen er at beliggenhet og type virksomhet ikke gir grunnlag for vesentlig kollektivbetjening av området.

Kjøpesenter:

Planområdet er innskrenket etter høring, og reguleres til forsvarsformål. Ikke relevant.

Støy:

Støy er vurdert i plansaken. Virksomheten tilfredsstiller kravene i T-1442, noe som også er tatt inn i reguleringsbestemmelsene.

Norges Luftsportforbund

Luftsporten har sterke interesser i deler av området som skal reguleres. I planprogrammet er interessene til utøvere av allmennflyging og luftsport ikke omtalt. Området omfatter det som for snart 20 år siden ble pekt ut som tilholdssted for allmennflymiljøet på Rygge, men som har ligget brakk for luftsporten i over 10 år, til tross for millioninvesteringer med både statlige og egne midler.

Etter avviklingen av Oslo Lufthavn Fornebu i 1998 ble det i samsvar med Stortingets vedtak gjennomført en rekke tiltak på forskjellige flyplasser i hovedstadsområdet for å sikre allmennflyvirksomheter vilkår på Østlandet. Rygge var og er en av de viktigste komponentene i denne delte løsningen.

Ved årsskiftet 2003/2004 sto et nytt parkerings- og hangarområde for allmennfly ferdig. Senere problematisering fra bl.a. Fylkesmannen i Østfold og etter hvert etableringen av ekspedisjonsbygningen til Rygge Sivile Lufthavn (RSL) medførte at plattformen aldri kom i bruk. Med årene har plattformen blitt skadet av belastninger av tunge anleggsmaskiner i byggeperioden for RSL, og senere ved bruk av bilparkering i høysesongen for chartertrafikken fra Rygge.

Siden plattformområdet ble disponert til andre formål, satte Samferdselsdepartementet som konsesjonskrav at RSL måtte stille til rådighet hangar- og parkeringsarealer for allmennflyvirksomheten da gjeldende konsesjon ble gitt i 2014.

I den pressede situasjonen for allmennflygingen på Østlandet er dagens aktivitet på Rygge av vesentlig betydning for flysporten. Flyplassen utgjør basen til to lokale motorflyklubber og en mikroflyklubb, i tillegg til å være en svært viktig treningsflyplass for Østlandets øvrige motorflyklubber. Området allmennflygerne holder til på i dag omfattes av en leiekontrakt med RSL. Kontrakten ble nylig sagt opp av RSL, og utløper 1. november inneværende år.

Det omtalte parkerings- og hangarområdet bør reguleres til fordel for luftsporten. Alternativt bør det bli besluttet en langvarig løsning som innbefatter et annet område der det legges til rette for parkering av inntil 25 fast stasjonerte og fem besøkende småfly slik dagens konsesjon forutsetter. Dette må gjøres i samråd med brukerne. Samtidig ønsker de å understreke at luftsportmiljøet ikke forventer at Forsvaret eller andre dekker driftskostnader tilknyttet deres aktiviteter utover de kostnader som uansett vil påløpe.

Kommentar:

Se kommentar til Avinor.

8 Referanser

Asplan Viak AS. (2005). *Biologisk mangfold Rygge hovedflystasjon.* Sandvika: Forsvarsbygg.

Asplan Viak AS. (2019). *ROS-Analyse: Detaljreguleringsplan for vedlikehold og testing av kampflymotorer i tilknytning til Rygge militære flystasjon – Kongsberg AMS.* Sandvika: Asplan Viak AS.

COWI AS. (2018). *Miljøtekniske grunnundersøkelser og tiltaksplan.* Forsvarsbygg.

COWI AS. (2018). *Sanering av PFAS-holdige masser ved AIM-tomta - Sluttrapport.* Fredrikstad: COWI AS.

Forsvarsbygg Futura. (2012). *Miljørisikoanalyse med hensyn på grunn- og vannforurensning. Rygge flystasjon.* Oslo: Forsvarsbygg Futura.

Pratt and Whitney. (2019). *Emission testing - verification report.* Pratt and Whitney.

VG Engineering Inc. (2019). *Test cell noise propagation analysis.* Ontario: VG Engineering Inc.

Vital Link Inc. (2019). *Risk assesment Fuel Tank F135.* Sealy: Vital Link Inc.