



Framlegg til reguleringsendring/-plan for  
Ørsta Volda lufthavn med tilgrensande  
område:

”Flyplassområdet med deler av Hovdebygda”  
”Furene I”

# AG Plan og Arkitektur AS



Oppdraget sitt namn: Framlegg til reguleringsplan/-endring for Ørsta  
Volda lufthamn med tilgrensande område

Dokumentet sitt namn: Planomtale, framlegg til reguleringsplan



Saksnr: 1074- B, C

Oppdragsgjevar: Avinor AS  
Oppdragsgjevar sin representant: Seniorrådgjevar Einar K. Merli

AG Plan og Arkitektur AS  
Oppdragsleiar: Siv.ing./planleggar Kåre Gjengedal  
Medarbeidar: Landskapsark. Valborg Leivestad (vedk. Hovdetjønna)

2	09.02.07			KG	KG	KG
1	25.08.06			KG	KG	KG
Revisjon nr.		Tall sider rapport (+ appendix)		beida	Kontrollert	Godkjent

Sign. rapport original er arkivet hjå AG Plan og Arkitektur AS

Oppdragsnr.		umentnr		avn
1074		1074-B-03		P:/1074-E/planomtale/1074-B-planomtale.doc

## Innhald

1. SAMANDRAG.....	4
2. NØKKELOPPLYSNINGAR.....	6
3. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET.....	7
4. PLANPROSESS .....	7
5. GJELDANDE PLANSTATUS / OVERORDNA RETNINGSLINJER .....	8
6. OMTALE AV PLANOMRÅDET.....	8
7. UTBYGGINGSPLANAR .....	11
8. SKILDRING AV PLANFORSLAGET.....	13
9. KONSEKVEN SAR AV PLANFRAMLEGGET .....	18
10. INNSPEL OG MERKNADER.....	19
11. VEDLEGG .....	21

## 1. Samandrag

Luftfartstilsynet har ved Forskrift om utforming av store flyplassar (BSL E 3-2) endra krava til utforminga av flyplassar som Ørsta-Volda lufthamn. I samband med ny teknisk godkjenning for flyplassen vil dei nye krava bli gjort gjeldande. Flyplassen er føresettt nytta til dei flytypar som er godkjent for flyplassen i dag (jf. Dash 8).

Forskrifta sine krav er forsøkt etterkome så langt dei lokale tilhøva tillet det. Planen inneber:

- Lenging av flyplassen i vest med 240m
- Terskelen i vest vert flytt 210m
- Lenging av flyplassen i aust med 24m
- Utviding av sikringssone langs flyplassen til 75m frå senterlinje rullebane (mot no 30m)
- Bygging av redningsveg i vestre ende av flyplassen med avkøyrsløp til E39 (skal ikkje vere open for vanleg ferdsel, berre til bruk i redningssituasjonar og i samband med anleggsarbeid tilknytt flyplassen – jf bruk av masser frå ”Eiksund-sambandet” i Furene)
- Endra lysanlegg i hht ”ny” flyplass/-bane
- Endring av høgdeflatene for sikringssonene rundt flyplassen. Restriksjonar som følgje av navigasjonsanlegg.
- Endring av flystøysonene grunna endring av retningslinjene for arealbruken ved/rundt flyplassar – jf Miljøverndepartementet si Retningslinje T-1442: Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging. Det er føresettt rettlinja innflyging til bane 06, og rettlinja utflyging frå bane 24. Støysonene er vist med gul og raud sone.
- Forlenging av Torvmyrvegen til E39 i Furene, to alternativ
- Ny stamveg frå rundkøyringa i Furene til tunnelinnslag for tunnel til Volda sentrum

Reguleringa omfattar areal både i Volda kommune og Ørsta kommune. Planarbeidet er kunngjort oppstarta i avisen Møre og Mørenytt.

I planprosessen er det kome inn 42 merknader/innspel. Desse er så langt mogleg teke omsyn til. I høve restriksjonane som er lagt inn i planframlegget er eksisterande bygningar som elles ikkje er i konflikt med plankrava gitt ei reguleringsform slik at desse kan førast opp att som følgje av skade. Då likevel slik at bygning ikkje kan byggjast med større høgde enn det bygningen hadde før skade.

Dei areala som er tekne med er gitt ein arealbruk i samsvar med gjeldande regulering eller i samsvar med den bruk områda faktisk har. Vi har vurdert arealsituasjonen slik at det ikkje no er aktuelt å omdisponere regulert jordbruksområde til byggjeføremål. Det er eit overordna mål å oppretthalde flyplassen som del av det regionale samferdselsnett. Slik vi vurderer det, og slik vi forstår kommunane, er det heilt avgjerande for regionen å oppretthalde Ørsta Volda lufthamn - Hovden som del av det regionale flyplassnett. Slik sett vurderer vi denne samfunnsnytta som utslagsgjevande for kva arealbruk som skal kunne setjast i verk i nabo-områda til flyplassen. Dette medfører sjølvsagt konsekvensar.

Med bakgrunn i den tilrettelegginga kommunen har gjort vedkomande regulering av m.a. bustadtomter og næringsareal i Hovdebygda, og sett i lys av bustadbyggjeprogrammet, så synest det klart for oss at spørsmålet om endring av arealbruken for jordbruksareala mellom E39 og Hovdeåsen langs flyplassen er ei sak som høyrer heime i ein langsiktig overordna plan.

Avinor AS sin ståstad no vert å fremje ein reguleringsplan som har innarbeidd dei restriksjonane som er naudsynt for flyplassen i hht dei krava som er nedfelt i BSL E3-2. Ein overordna diskusjon om arealbruken overlet vi til kommunen å avklare gjennom t.d. ein kommunedelplan for Hovdebygda. Vi vurderer noverande arealbruk som eit realistisk grunnlag for planen innan komande 10-års periode.

Restriksjonsplanen for Ørsta Volda lufthamn vert føresett innarbeidd i kommuneplanane til kommunane.

Spørsmålet om forlenging av Torvmyrvegen og trase for ny stamveg til Volda sentrum vart varsla i eiga kunngjering 16.11.2005. Som følgje av innspela vart NINA engasjert til å utarbeide ein rapport for å klargjere forholdet mellom hjortetrekket og dei bygde og "tenkte" vegane i området. Dette også sett i samanheng med allereie regulert hjorteovergang over E39. Som oppstart på dette arbeidet hadde dei berørte partane og NINA eit møte for å klargjere situasjonen og såleis grunnlaget for rapporten.

NINA Minirapport 161 følgjer vedlagt som del av plandokumenta. Som følgje av drøftingar mellom vegvesenet og Møre og Romsdal fylke vedkomande standarden på hjorteovergangen over E39 har vegvesenet utarbeidd ei teikning som viser korleis denne er tenkt. Den regulerte løysinga byggjer på denne teikninga.

Planframlegget er revidert i to omgangar – no sist pr. 01.02.2007. Dette som følgje av ein nærmare vurdering av banelenga til flyplassen, arealbehov i tilknytning til lufthamna vedkomande nye bygningar og naudsynt framtidig parkeringsbehov. Som følgje av vedtak i Det Faste Planutvalet i Volda kommune, sak 0042/06, er traseen for ny trase E39 (4.arma i rundkøytinga) flytta lenger mot aust og det er utarbeidd ei alternativ løysing for samanknytning av Torvmyrvegen til ny E39 (alt. 2). Flystøysonene er også revidert under denne revisjonen, jf eigen rapport OSLA-AN-RA-0197-E02. Det er gjennomført ei eiga risikovurdering vedkomande tidlegare regulerte enkelttomter nord om ENOV, datert 01.12.2006. Dette på grunnlag av enkeltsøknader og etter ønskje om avklaring av dette forholdet frå kommunen si side.

## 2. Nøkkelopplysningar

Kommunedel:	Volda kommune; Furene.	Ørsta kommune; Hovdebygda
Stad/adresse:	Storemyra 2, 6100 Volda	Dalevegen 6, 6150 Ørsta
Gnr. / bnr:	Volda: gnr. 11 og 14	Ørsta: gnr. 51, 52, 53, 54, 55 og 56
Forslagstillar:	Avinor AS	
Dato plankart:	12.04.2006	
Dato reguleringsbestemmingar:	12.04.2006	
Eksisterande planstatus:	Gjeldande planar:	<p>”Flyplassområdet med deler av Hovdebygda”</p> <p>”Ivar Aasen senteret i Hovdebygda”</p> <p>– ØRSTA KOMMUNE</p> <p>”Furene 1” – VOLDA KOMMUNE</p> <p>”Eiksundsambandet Rv 653 Hovdevatnet – Furene” – både Volda og Ørsta kommunar.</p> <p>I tillegg kjem ei rekkje reguleringsendingar innan desse planområda.</p>
Planområdet sitt areal i daa:	ca 1400 daa	
Viktigaste fremma reguleringsformål:	<p>Byggjeområde; bustader, forretning, kontor, industri</p> <p>Landbruksområde</p> <p>Trafikkføremål (flyplass; område for flytrafikk, område for bygningar, glattkøyringsbane, køyreveggar, gang-/sykkelveg m.a.)</p> <p>Friområde</p> <p>Spesialområde (m.a. høgderestriksjonsområde, restriksjonsområde rundt lysanlegg)</p>	
Aktuelle problemstillingar:	<p>Tyngda av problemstillingane som er tekne opp er forholdet til dei restriksjonar som planen legg på tilstøytande område i lys av eit ønskje om å kunne nytte no regulert jordbruksareal til byggjeareal, dvs ein anna arealbruk enn det som noverande kommuneplanar og reguleringsplanar fastset. Planområdet er elles utvida gjennom eit 2. varsel for å avklare hovudvegnett og samlevegnett i området mellom flyplassen og Furene.</p>	
Kunngjering, dato (avis):	24.02.05 og 16.11.2005.	
Varslingsdato berørte partar (brev):	23.02.05 og 16.11.2005	
Medverknad utover varsling (j/n):	j	(Ope møte 2.11.2005 med høve til å kome med innspell innan 14. dagar etter møtet)
Krav om konsekvensutgreiing (j/n):	n	
Ligg det føre varsel om motsegn (j/n):	j	(forhold knytt til hjortetrekking, jf elles eigen fagrapport)

### 3. Bakgrunn for planarbeidet

#### 3.1 Bakgrunn

Ørsta-Volda lufthamn vart etablert i 1971 for operasjonar med STOL-fly (short take off and landing), bla. Twin-Otter. Produksjonen av STOL-fly vart avslutta på 80-talet, og tiltak for å kunne operere med andre fly måtte då setjast i verk.

Flyplassen stettar ikkje no dei krava som nasjonale luftfartsmynde har fastsett for operasjon med dei fleste flytypene som i dag er aktuelle på det regionale nettet i Norge heri instrumentering. For å oppfylle krava må det setjast i verk fleire tiltak, mellom anna forlenging av rullebana og oppgradering av sikringsområda kring rullebana og utbygging av lysanlegget.

#### 3.2 Formål med planen

Gjeldane reguleringsplan for Ørsta-Volda lufthamn gjev ikkje heimel for å gjennomføre dei utbyggingstiltaka som er naudsynte. I sak 0064/05 i FAGUTVAL FOR UTBYGGING OG MILJØ i Ørsta kommune er det gitt dispensasjon frå gjeldande reguleringsplan for utfylling av masser for utviding av flyplassen (rullebana mot vest) med tilhøyrande vegar. Ferdigstilling og bruk av det utfylte området kan ikkje takst i bruk før forlenginga er fastsett i reguleringsplan. Avinor har difor utarbeidd framlegg til ny reguleringsplan for deler av "Flyplass-området i Hovdebygda" i Ørsta kommune og deler av "Furene" i Volda kommune.

### 4. Planprosess

#### 4.1 Forvarsling og kunngjering

Planarbeidet vart forvarsla ved kunngjering i "Møre" og "Mørenytt" 24.02.05 og 16.11.2005. Offentlege mynde og grunneigarar i nærleiken av arealet omfatta av utvidinga av flyplassen mot sør vart varsla ved eige skriv vedlagt kart og planskisse, jf plansaka sin 1. del – søknad om dispensasjon for utfylling av baneområde. Dette galt grunneigarar både i Ørsta og Volda kommunar.

#### 4.2 Innspel - merknader - skriv - vedtak

Vi viser til eige vedlegg, vedlegg A. I samband med forvarsling og under prosessen med saka har det kome merknader og innspel slik:

1. Statens vegvesen dat. 03.03.05

2. Sunnmøre Museum dat. 04.03.05  
 3. Tussa Nett AS dat. 07.03.05  
 4. Adv. Hove dat. 14.03.05  
 5. Hovdebygda søge- og velferdslag dat. 14.03.05  
 6. AVINOR dat. 16.03.05  
 7. NAF dat. 17.03.05  
 8. Formannskapet, planutvalet dat. 15.03.05  
 9. Fagutval for utbygging og miljø dat. 16.03.05  
 10. Johan Torstein Hamar dat. 26.03.05  
 11. Møre og Romsdal fylke dat. 29.03.0  
 12. Statens vegvesen dat. 22.03.05  
 13. AG Plan og Arkitektur AS, nabovarsel del A  
 14. AG Plan og Arkitektur AS, vurdering nabomerknader del A  
 15. Ørsta kommune, landbruksnemnda, sak 0022/05  
 16. Ørsta kommune, Fagutval for utbygging og miljø sak 0064/05  
 17. Referat 1/05: AG Plan og Arkitektur AS, 22.6.2005  
 18. AVINOR AS dat. 31.8.2005  
 19. Ørsta kommune, dat. 24.8.2005  
 20. Oslo Lufthamn AS dat. 31.8.2005  
 21. Referat 2/05: AG Plan og Arkitektur AS, dat. 12.9.2005  
 22. Ørsta kommune dat. 13.9.2005  
 23. Statens vegvesen dat. 8.9.2005  
 24. Jan Trygve Gretland dat. 31.10.05
- Innspell som følgje av "Ope møte" 2.11.2005:
25. Jostein Thorstein Hamar dat. 7.11.2005  
 26. Ragnhild Håskjold dat. 17.11.2005  
 27. Adv. Aarsæther, Hove og Borgund dat. 17.11.2005  
 28. Nynorsk Kultursentrum dat. 18.11.2005
- Innkome innspel/merknader i samband med forvarsling av utvida planarbeid ved kunngjering (brevdato) 16.11.05:
29. Volda kommune, landbruksavdelinga, dat. 28.11.05  
 30. Ørsta kommune, Vilt- og innlandsfiskeremnda dat. 13.12.05  
 31. Volda kommune, Eldrerådet, dat. 13.12.05  
 32. Ørsta kommune, Fagutval for utbygging og miljø dat. 13.12.05  
 33. Statens vegvesen, dat. 21.12.05  
 34. Sti. Ørsta Næringskonto, dat. 03.01.06  
 35. Oddmund Liaskar, dat. 06.01.06

36. *Fortidsminneforeininga Sunnmøre avd*  
dat. 07.01.06
37. *Møre og Romsdal fylke, dat. 13.01.06*
38. *Volda kommune, Eldrerådet, dat. 13.01.06*
39. *Lars Peder Hjorthaug (munnleg orientering) dat.*  
19.01.06
40. *Madsgarden AS, dat. 24.01.06*
41. *Lars Hjorthaug, dat. 23.01.06*
42. *Sti. Ørsta næringskontor, dat. 31.01.06*
43. *Sti Ørsta Næringskontor, dat. 31.01.06*
44. *Ørsta kommune, vilt- og innlandsfiskenemnda, dat.*  
31.05.05

## 5. Gjeldande planstatus / overordna retningslinjer

### 5.1 Statlige planar

#### 5.1.1 Norsk vegplan

Status og utbyggingsbehov for Ørsta-Volda lufthamn vert vurdert som del av rulleringa av "Nasjonal Transportplan". Seinast i planen for 2006 – 2016.

#### 5.1.2 Bestemmingar for Sivil luftfart (BSL), E 3-2

Krava til utforming av flyplassen går fram av "FORSKRIFT OM UTFORMING AV STORE FLYPLASSER". Mellom anna følgjer det av forskrifta at noverande rullebane og lysanlegg må lengast og sikringsområda utvidast.

### 5.2 Fylkes(del)planen sin verknad på plansaka

Ingen spesielle verknader på denne plansaka.

### 5.3 Kommunale planar

#### 5.3.1 Kommunedelplanen i Volda kommune

Kommunedelplanen for Mork i Volda kommune viser arealbruk i samsvar med gjeldande reguleringsplanar.

#### 5.3.2 Kommuneplanen i Ørsta kommune

Kommuneplanen sin arealdel omfattar areal som det ikkje er vedteken reguleringsplan for. Området rundt flyplassen som ikkje er regulert, er i kommuneplanen fastsett til landbruk-, natur- og friluftsområde. Det er

ikkje innarbeidd høgderestriksjonar ut over det som går fram av reguleringsplanen for flyplassområdet.

### 5.3.3 Reguleringsplanar i Volda kommune

I reguleringsplanen for Furene I inngår tidlegare flystøysone definert som 90 PNDB. I tillegg inngår då gjeldande restriksjonshøgder for innflygings- og sideflater. Planen viser elles arealbruk til føremåla industri, trafikkområde (godsterminal og verkstad), jordbruksområde og verneområde for hjortetrekk samt E39.

Reguleringsplanen for Eiksundsambandet Rv 653 Hovdevatnet – Furene endra ikkje på arealbruken eller ovannemnde restriksjonar.

### 5.3.4 Reguleringsplanar i Ørsta kommune

Reguleringsplanen "Flyplass-området" med deler av Hovdebygda" gjeld. Mindre endringar av denne planen er vedtekne, jf også "Reguleringsplanen for Eiksundsambandet Rv- 653 Hovdevatnet – Furene". I flyplassplanen er vist støysone for 90 PNDB. I tillegg er vist høgderestriksjonar etter då gjeldande krav. Arealbruken omfattar byggjeføremåla: bustad, forretning/kontor, industri, offentlege bygningar, ålmennytige føremål. E39 og kommunale vegar, fellsområde i bustadområde.

### 5.4 Framlegget sine hovudendingar i forhold til overordna planar

Av planframlegget følgjer det nye støysoner og nye høgderestriksjonsplan. Der desse ikkje inngår i framlegg til reguleringsplan skal desse innarbeidast i seinare revisjon av kommuneplanane. Vidare viser planframlegget forlenging av Torvmyrvegen og trase for ny stamveg mellom rundkøyringa i Furene til tunnel til Volda sentrum.

## 6. Omtale av planområdet

### 6.1 Lokalisering

Planen (-ane) omfattar areal både i Volda kommune og i Ørsta kommune. I Volda kommune ligg planområdet i Furene og i Ørsta kommune ligg planområdet i Hovdebygda. Planområdet si avgrensing er noko redusert i høve plangrensene for gjeldande planar.

### 6.2 Tilstøytende areal sin bruk

Volda kommune Furene:

Regulert område: landbruks og industriområde. Ikkje regulert (kommuneplanen): landbruk-, natur- og friluftsområde.

Ørsta kommune Hovdebygda:

Regulert område: industri-, bustad-, forretnings- og friområde, landbruksområde.

Ikkje regulert (kommuneplanen): landbruk-, natur- og friluftsområde.

### 6.3 Avgrensing

I Furene er planen i hovudsak avgrensa i høve tidlegare fastsett støysone I (90 PNDB), vegar i tilknytning til E39, ny trase for stamveg til Volda sentrum, området til Mørebil og hjortetrekket.

I Hovdebygda er planen dels avgrensa i høve bygningar som kjem i konflikt med høgdeplana, dels etter område som høyrer naturleg til flyplassområdet og som ligg innan tidlegare definert støysone I.

### 6.4 Storleik

Planen omfattar ca 1400 daa. Av dette utgjer areal til flyplassen (flyplass/taxebane, flyplass med administrasjonsbygningar, flyplass/naturvernomsråde) ca 312 daa.

### 6.5 Eigedom og eigarforhold

I Volda kommune omfattar planen eigedom/bnr. på gnr. 11 og 14.

I Ørsta kommune omfattar planen tilsvarande gnr. 51, 52, 53, 54, 55 og 56.

Av dei areala planen omfattar er Avinor AS eigar av 201 daa.

### 6.6 Topografi og landskapstrekk

Landskapet er eit langstrakt dalføre i retning aust – vest med Nivane som vegg i sør og Hovdeåsen/Morkaåsen som vegg mot nord. Utmaksareala er skogklede.

### 6.7 Grunnforhold

Dei områda som ikkje er utbygde eller dyrka er i stor grad myrlendt mark. Djupna på myra varierer og fundamentering av tiltak må gjerast etter nærmare undersøkingar.

### 6.8 Vegetasjon

Utanfor flyplassområdet er området dels utplanta med granskog. Elles er "ikkje utbygde" område og område som ikkje er dyrka i stor grad "kledd" med

blandingsskog. Vegetasjonen bryt allereie i stor grad gjennom sikringsplana.

## 6.9 "Grøne" interesser

Verknaden av forlenging av flyplassen vart greidd ut av Møre og Romsdal Fylkeskommune i 1996 i samband med konsekvensutgreiing for Rv1-Kyststamvegen. Geir Gaarder utførte arbeidet for fylkeskommunen. I rapporten frå 25.11.1996 heiter det m.a.: (utdrag frå rapporten - sitat)

### Biologisk mangfold/naturmiljø:

Selv om tidlige utbygginger har ødelagt vesentlige deler av naturverdiene i området, inneholder det fortsatt ganske store biologiske verdier. Disse blir gradvis redusert i areal og kvalitet som følge av industriutvidelser og avfallsdumping på sørsiden av området. **Den planlagte utvidelsen av rullebanen vil ødelegge en meget viktig del av det**

**gjenværende våtmarksområdet.** Dette skyldes at dette området er vokseplass for flere arter som er sjeldne eller mangler helt andre steder i regionen.

*Verdi:* De gjenværende myr- og våtmarksområdene inntil flyplassen har regional naturverdi.

*Omfang:* En utbygging medfører at viktige deler av området blir ødelagt, og vil ha middels negativt omfang.

*Betydning:* Inngrepet får middels negativ konsekvens for plante- og dyrelivet i området.

*Avbøtende tiltak:* Det er viktig å begrense inngrepene på sørsiden av rullebanen til et minimum, og myr- og sumpområdene her må ikke bli drenert eller forurenset. Fyllinger på sørsiden av myr- og sumpområdet bør fjernes og det bør ryddes opp i eksisterende forurensningskilder.

### Naturlandskap/kulturlandskap:

*Landskapsområde:* Hovden i Ørsta

*Evaluering:* Klasse C - «Inntrykkssvake landskap med liten formrikdom og/eller landskap dominert av uheldige inngrep. Erfaringer flere steder tyder på at landskapsområder som er under stort utbyggingspress vil ligge i denne klassen» (Elgersmaa u.a.).

Klasse C innebærer at området er av liten verdi (jfr. Håndbok 140, utarbeidet av Statens vegvesen 1995).

*Omfang:* En utbygging får lite/intet omfang.

*Betydning:* Det vil bli ubetydelig/ingen konsekvens for naturlandskap/kulturlandskap.

*Avbøtende tiltak:* Ingen forslag.

Sitat slutt

Hovdetjønna har vore eit særskilt tema under planarbeidet. Mellom anna grunna innspell frå

Hovdebygda Soge og velferdslag, jf vedlegg. Myra innan flyplassområdet viser seg å endre seg over tid. Vassnivået (oppmagasinerings av vatn) langs flyplassen varierer som følgje av dette og vil kunne kome over kritisk nivå i høve rullebana, jf topp dekke og underbygning. Det er avgjerande for drifta av flyplassen av vassnivået i Hovdetjønna til ei kvar tid er justert slik at vassnivået i heile flyplassen si lengd er akseptabel.

### 6.10 Kulturminner

Det er ikkje registrert kulturminner i planområdet.

### 6.11 Forureining (støy, luft og vatn)

Støykjeldene i område er i hovudsak frå flytrafikken og vegtrafikken (E39). Frå industri er der ikkje nemnande støy. I planområdet føregår det ikkje produksjon som medfører ureining av luft- og vatn.

### 6.12 Vilt

Gjennom området går der eit viktig hjortetrekk. I reguleringsplanen for Eiksundsambandet vart trekket sikra med "tunnelbygg" over E39. Deler av arealet er i gjeldande planar, på begge sider av kommunegrensa, er regulert som verneområde for hjort.

### 6.13 Trafikkforhold i tilknytning til flyplassen

Flytrafikk:

	2000	2001	2002	2003
Flybevegelsar	3016	2667	2933	3112
Passasjerar	29033	29135	34828	39018

Prognosene til Avinor er:

	2004	2010	2015	2020
Flybevegelsar	2265	2440	2597	2763
Passasjerar	40371	46818	52970	59931

Vegsystemet:

Lufthamna har tilkomst frå E39. Tilkomstvegen er kritisk grunna innflygingsflata si høgd over tilkomstvegen.

Parkering:

Flyplassen har ca 55 P-plassar. Dette er for få plassar i høve behovet som gjer seg gjeldande i dag.

### 6.14 Offentlig veg/vatn/avlaupsnett, tele, kraft

Lufthamna er knytt til offentlig vass- og kloakknnett. Overvatn vert ført til resipient via kulvert og elvelaup til sjø. Det er vanlege digitale linjer til lufthamna. Det er lokalt kraftselskap som er eigar av infrastruktur inklusive trafo inn til Avinor sine bygningar.

### 6.15 Eksisterande utbygging

#### 6.15.1 Flyplassområdet

Rullebane:

Rullebana er i dag bygd ut med tilgjengeleg landingsdistanse (LDA) lik 800 m og med ei samla breidd på 30 m. Det går to taksebaner frå rullebana til flyoppstillingsområdet ved eksisterande ekspedisjonsbygg.

Bygg:

Ekspedisjonsbygget er bygd ut i fleire trin. Noverande bygning er på ca 460 m<sup>2</sup> og ca 300 m<sup>2</sup> av desse er publikumsareal. Tårnbygget er del av driftsbygning/administrativt bygg. I eiga driftsbygning er det m.a. garasje for brannbil og brøyteutstyr. Wiederøes Flyveselskap asa har ført opp eigen hangar.

Navigasjonsinstrumenta for lufthamna ligg utanfor planområdet

Brannøvingsfelt:

Det er i dag etablert eit brannøvingsfelt i sør/vestre del av flyplassområdet. Dette kjem i konflikt med innflygingsflaten/sideflaten og må flyttast.

#### 6.15.2 Bustadområda

Av areal til bustadføremål i reguleringsplanen for Flyplassområdet med deler av Hovdebygda, som dette nye planområdet omfattar, er i hovudsak bygd ut.

I Furene er der ikkje regulert bustadareal. Avinor har utarbeidd ei eiga risikovurdering av ny bebyggelse (enkeltomter innan allereie regulert bustadareal) nord om ENOV, dat. 01.12.2006. Bygging på dei konkrete tomtene er vurdert som ikkje problematiske. Vidare utbygging til bustadføremål eller andre bygningstypar vert frårådt.

#### 6.15.3 Forretnings- og industriområda.

Hovdebygda: Som for bustadområda. Det nye området F/K/I i Rystemarka er ikkje bygd ut. Furene: I hovudsak bygd ut.

## 6.16 Privatrettslige bindingar

NAF bana med tilhøyrande bygningar. I festeavtale dat. 19.november 2001 mellom Norges Automobil-Forbund og Volda og Ørsta kommunar er det avtala festa gjeldande for eigedomane gnr. 56 bnr. 13 og bnr. 16. I avtalen er det m.a. gitt rett til inngjerding/avstenging av areal og til å føre opp bygningar. I spesielle bestemningar er det sagt at ”Luftfartsverket har gjort merksam på at en mulig forlengelse av flyplassens rullebane må skje mot vest. Fester må i så fall i festetida etter nærmere avtale, godta den nødvendige regulering av selve anlegget og bruken av det. En vesentlig ending av festetida kan bare gjøres mot økonomisk medvirkning fra kommunen eller Luftfartsverket”.

## 7. Utbyggingsplanar

### 7.1 Flyplassområdet

#### 7.1.1 Terminalløysing, driftsbygningar

Det ligg ikkje føre planar for ytterlegare utbygging av terminalfunksjonen. Terminalen vart sist bygd om i 2004 i samband med EU-security. Når fly står parkert på oppstillingsområdet fram om terminalen penetrerer dei sideplanet. Det er behov for utviding av garasjeanlegget knytt opp mot drifta av flyplassen. Det er behov for ein hangar til. Vidare er der ei stor

underdekning av parkeringsplassar knytt til lufthamna.

Det er ikkje lagt opp til å flytte oppstillingsområde for flya i planen.

#### 7.1.2 Baneløysing

Vestre baneende skal lengast med 240 m. Terskelen i vest skal flyttast 210 m.

Austre baneende skal tilsvarande lengast med 24 m, jf teikning frå Avinor AS ovanfor.

#### 7.1.3 Lysanlegg

I vest skal lysanlegget si utstrekning aukast til inntil 300 m frå terskelen (tverreka på 300 m går ut). I aust til 180 m frå terskelen.

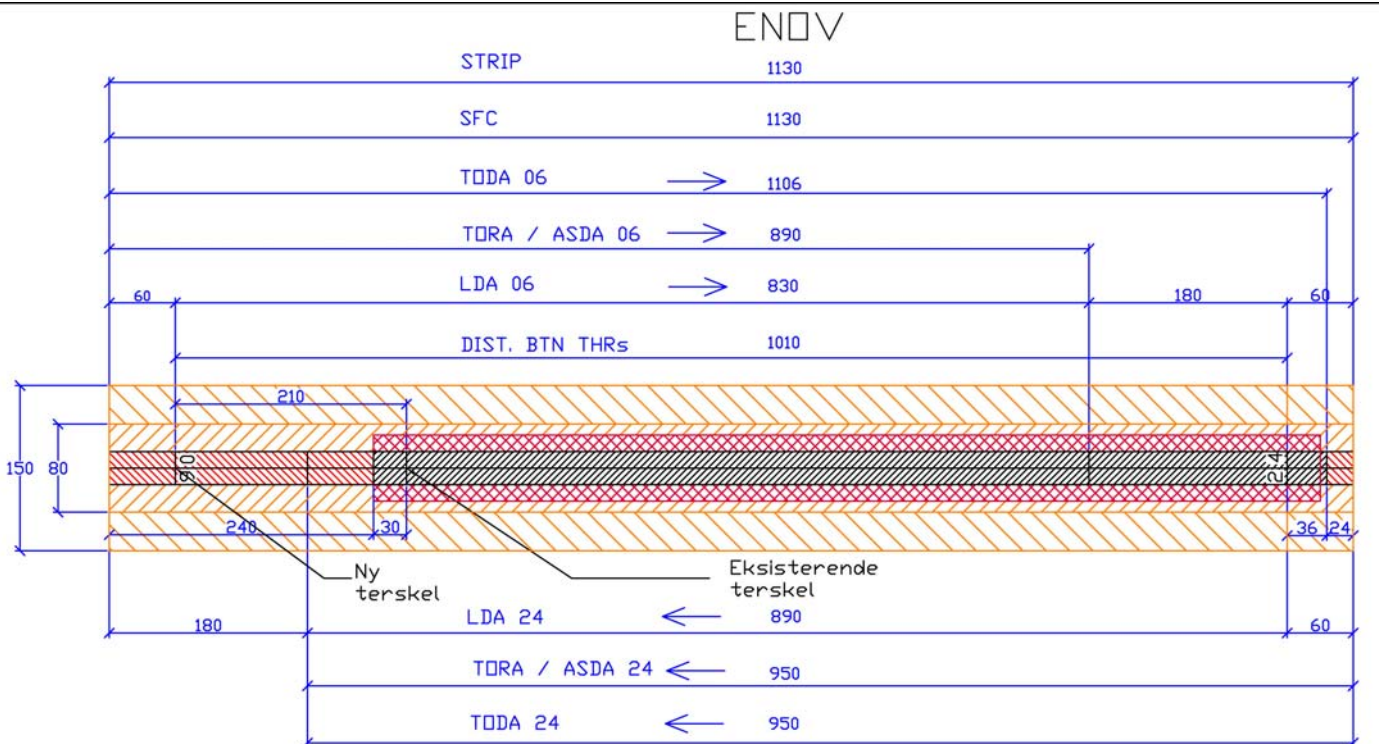
#### 7.1.4 Tilkomstveg

Ved forlenging av Torvmyrvegen langs flyplassen til rundkøyringa i Furene vil tilkomsten til flyplassen bli vesentleg betra.

### 7.2 Overordna vegnett

E39 skal ombyggast på strekninga frå rundkøyringa i Furene til ca 210 m forbi NAF sitt verkstadbygg.

Mellom anna for å byggje overbygning for hjortetrekke. Det vert lagt opp til at det mellom Furene og Hovdebygda skal byggjast gang-/sykkelveg. Trase er vist nord om E39. Vidare er det



RWY	TORA	ASDA	TODA	LDA
06	890	890	1106	830
24	950	950	950	890

SFC: 1130 x 30 m ASPH  
Strip: 1130 x 150 m  
CWY 06: 216 m  
CWY 24: 0  
RESA: Ingen

- Nytt sikkerhetsområde, planert del
- Nytt sikkerhetsområde, overflybar del
- Asfaltert område
- Ny asfalt

Dagens sikkerhetsområde

Rev.nr./Revisjonen gjelder	Dato	Sign.	Dato
••••• Avinor Hovedkontoret Postboks 150, 2061 Gardermoen	21.08.08	Konstru	F. Loe
		Godk.Jr	A. Lien
Ørsta-Volda lufthamn Nye kunnjorte distanser A2 Nytt sikkerhetsområde A2		Målestokk	1:5000
		Tegning nr.	ENOV-S-MK-02NS

vist fortau/gang-/sykkelveg langs Torvmyrvegen.

Trase for ny stamveg frå rundkøyringa i Furene til Volda sentrum er teken med i planen sjølv om den ikkje er med som eit snarleg tiltak. Planen viser vegtraseen fram til tunnelinnslaget. Denne nye traseen vert ny E39 og vegen mellom rundkøyringa og Volda sentrum vert ved bygging av stamvegen nedgradert frå europaveg til riksveg som del av dette.

Forlenginga av Torvmyrvegen til ”ny riksveg” sør om rundkøyringa er sett på som eit viktig tiltak både for flyplassen og for å knyte saman kringliggande næringsområde i Furene og i Hovdebygda. Både mellombels og endelege løysing for utbygginga er aktuelt (avhengig av løysing).

## 8. Skildring av planforslaget

### 8.1 Målsettinga med planforslaget

Målsetjinga med planframlegget er å sikre framhaldande drift av Ørsta-Volda lufthamn. Grunnlaget for dette er at naudsynte anleggs- og tryggingmessige tilhøve vert etablert. Sameleis skal planen sikre både det kortsiktige og langsiktige vegenettet i området.

### 8.2 Omtale

Planen er utarbeidd i samsvar med Miljøverndepartementet sin rettleiar T-1381 som ein detaljplan. Planen baserer seg på nasjonale forskrifter og bestemningar (BSL E 3-2) samt standarder og tilrådingar frå International Civil Aviation Organization (IACO).

Planen er konstruert på digitalt kartverk levert av kommunane.

Planområdet utgjer ca 1400 daa.

#### 8.2.1 Reguleringsføremål / daa, hovudføremål, eks vegar m.m.

Føremål	Tekst påført kartet	Daa Alt.1/Alt.2
<b>Byggjeområde</b>		
- Bustad	B1-B13	51,6
- Industri, lager	I	192,6
- Ålmennyttig føremål	A	25,8
<b>Landbruksområde</b>	J	253/259
<b>Offentlege trafikkområde</b>		
- Flyplass/taxebane m.m.	TF	241,7
- Flyplass med administrasjonsbygningar	TB	16,7
- Bussterminal, godsstasjon, administrasjonsbygg	T	20,1
- Glattkøyringsbane	T1-T2	31,4
<b>Friområde</b>	Fo	34,3
<b>Spesialområde</b>		
- Museum	Sp3	3,6
- Frisiktsone ved veg		
- Område for dreiskanale og driftsveg		
- Verneverdig område for hjortetrek	Sp1	85/82
- Flyplass, naturvernområde land		43
- Flyplass, naturvernområde vatn		10,5
- Restriksjonsområde rundt flyplass (høgdeflater)	Heile planområdet	

- Restriksjonsområde rundt lysanlegg		13,8
<b>Kombinererte område</b>		
- Forretning, kontor	F/K	17,2
- Forretning, kontor, industri, lager	F/K/L	96,8
- Forretning, kontor, industri, bensinstasjon	F/K/I/Be	17,8
- Kontor, industri	K/I	7,0

#### 8.2.2 Byggjeområde

Planframlegget viser byggjeområde som i gjeldande planar. I planframlegget er dei fleste eksisterande bygningar viste som "Bygg som inngår i planen" og som kan førast opp att etter ev. skade sjølv om dei med plassering og høgde vil vere i strid med planen. Dette likevel slik at bygningen ikkje kan førast opp att med større kotehøgde enn det "gamlebygget" hadde. Bygg som er viste med stipla utkryssa liner vert ikkje tillatne ført opp att som følgje av skade. Bygg som ikkje er viste med særskilt linje må vurderast i kvar enkelt sak, jf andre konfliktpunkt som byggjegrænse.

Nye bygg må halde seg innan dei høgde- og støyrestriksjonar som er fastsett i planen.

#### 8.2.3 Landbruksområde

Landbruksområda er i hovudsak som i gjeldande planar med unnatak av areal som er nytta til nye vegar og til verneområde.

Bruken av landbruksområda kjem inn under dei avgrensingane som høgderestriksjonane set. Bygg er viste som "inngår i planen", som "ikkje kan førast opp att", eller ikkje merka særskilt – jf byggjeområda.

#### 8.2.4 Offentlege trafikkområde

##### 8.2.4.1 Køyreveg

Det vert lagt til grunn at eksisterande vegar vert oppretthaldne og bygde ut i samsvar med planen. Dette gjeld særleg fortau og gang-/sykkelveg.

Planen viser ny vegtrase for lenging av Torvmyrvegen langs flyplassen til rundkøyringa i Furene/samanknytning med eks E39. Det er utarbeidd to alternativ for denne vegløyninga (alt. 1 og alt.2).

E39 skal leggjast om i samsvar med planen for å etablere hinderfri kryssing for hjort over E39. E39 er elles vist med den vegstandard som er bygd, dvs. 8,5 m inkl. skuldrer. Ny stamvegtrase er vist frå rundkøyringa til tunnelinnslaget mot Volda sentrum.

Torvmyrvegen er viste i breidd 7 m inkl. skulder. Fortau/gang-/sykkelvegar er viste i breidd 4m inkl. skulder, jf langs E39 og langs Torvmyrvegen. Anna trafikkareal er vist i breidd 3 m, langs E39 minimum 5 m.

#### 8.2.4.2 Område for flytrafikk (TF)

Rullebane

Flyoppstilling:

Planframlegget legg ikkje opp til endring av flyoppstillingsområdet. Det er plass til to mindre kode C fly på oppstillingsområdet.

Navigasjonsinfrastruktur:

Rullebana vil vere utstyrt med rullebanelys, kantlys, senterlinjelys, ”go-around lys” og innflygingslys. Innflygingslysa vil mot vest ha tverrekke på 150 m framfor terskelen og enkeltlys så langt dette ikkje er i konflikt med NAF-bana. Mot aust startar innflygingslysa med eit enkeltlys og tverrekke på 150 m framfor terskelen.

Inngjerding:

Heile flyplassen skal kunne haldast innegjerda der det ikkje er naturlege hinder. På planframlegget er det, som illustrasjon, vist plassering av gjerde kring heile flyplassen.

Avvisingsplattform:

Det er ikkje sett av plass til særskilt avvisingsplattform, då utslepp av avvisingsvæske vil vere liten. Slike utslepp vil til ei kvar tid bli handsama i samsvar med forureiningslova § 11.

#### 8.2.4.3 Byggeområde med tilhøyrande anlegg (TB)

I planframlegget vert det lagt til grunn at gjeldande terminalområde vert ført vidare. Området skal nyttast til bygningar og utomhusanlegg som er i direkte tilknytning til lufthamna si drift samt operative og beredskapmessige behov, bla.:

- ekspedisjonsbygg med tilhøyrande funksjonar og kontor
- driftsbygg
- tårn-/sikringsbygg
- sandlager
- eventuelle andre bygningar og anlegg
- parkeringsplassar med tilhøyrande grøntanlegg
- bussoppstillingsplassar
- hangarar
- parkering

Ekspedisjonsbygget/driftsbygget ligg ca 133 m frå senter rullebane og bryt ikkje sideflaten.

Tårnet ligg ca 129 m frå senter rullebane, og bryt sideflaten med ca 3,4 m.

Hangaren til Wiederøe's Flyveselskap asa ligg i avstand 136 m frå rullebana si senterlinje og bryt sideflaten med 5 m.

Hangaren og klubblokalet til Ørsta Volda Flyklubb ligg i avstand 100 m frå rullebana si senterlinje (møne) og bryt sideflaten med 1,3 m.

Det er vist plass til ein ny hangar tilsvarende den Wiederøe's Flyveselskap asa har i dag. Dette på bakgrunn av dei behov som selskapet har meldt.

#### 8.2.5 Kombinerte område

Planen viser kombinerte område med arealkategori:

- Forretning, kontor (F/K-område)
- Forretning, kontor, industri, lager (F/K/I-område)
- Forretning, kontor, industri, bensinstasjon (F/K/I/Be-område)
- Kontor, industri (K/I-område)

Desse områda har i hovudsak fått oppgradert sin arealbruk i hht faktisk bruk og i hht vanlege reguleringsføreml brukte i nyare planar i dag.

Flyplass, naturvernområde:

Utanfor sikringsområdet vert flyplassareal av omsyn til Hovdetjønna og kringliggende naturområde sett av som kombinert område som ”flyplass/naturverneområde”. Naturvernområde skal her vike som føremål dersom utviding/utbetring av flyplass eller sikringsområdet gjer dette naudsynt som følgje av statlege pålegg i lov, forskrift eller bestemningar.

#### 8.2.6 Spesialområde

Det er vist ulike spesialområde særleg knytt opp til vern av areal for hjortetrekkt, område for dremskanalar og driftsveg, museum, høgderestriksjonar og restriksjonar kring lysanlegg knytt til lufthamna.

#### 8.2.7 Restriksjonar - høgderestriksjonar

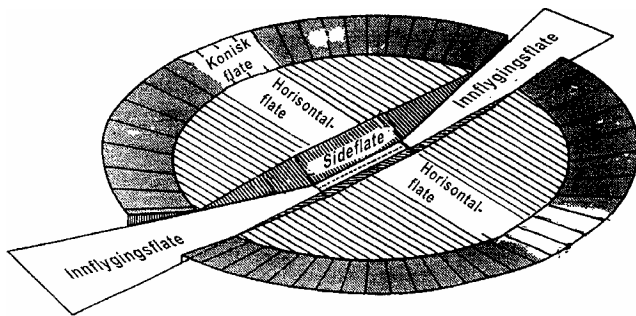
For Ørsta-Volda lufthamn gjeld ei rekkje restriksjonar som har til føremål å sikre

- hinderfri inn- og utflyging
- innflygingslysa sin signalkvalitet

I forlenginga av begge baneendane er det fasett inn- og utflygingsflater (hinderflater). Innflygingsflata sin innerkant startar 60 m framfor tersklane, og flata stig med 2,5% ut til 3000 m frå innerkanten. Deretter er det ei stigning på 3% fram til 15.000 m frå innerkanten av innflygingsflata. Innflygingsflata har ei startbreidd på 150 m, og ein divergens på 15% til begge sider. Utflygingsflata startar 60 m etter tilgjengeleg startrulledistanse og stig med 4%. Utflygingsflata har ei startbreidd på 80 m, og ein divergens på 10% til begge sider ut til ei breidde på 580 m og deretter parallelt ut til ytterkanten.

Innflygingsflata er breiast og har minst stigning, og vil difor vere dimensjonerande.

På begge sider av rullebana er det fastsett ei sideflate som startar i sikkerhetsområdet sin ytterkant (75 m frå rullebana si senterline). Flata har ei starthøgde som fell saman med rullebana si høgde i senterlina, og stig med helling 14,3% (1:7) opp til 45 m over banenivå.



Skisse som viser dei ulike restriksjonsflatene (BSL E3-2)

Høgdebegrensingane omkring rullebana er vist med koter på reguleringskartet. Dei delane som fell utanfor reguleringsplanen skal seinare fastsetjast i kommunane sine kommuneplanar (el. delplanar). Rundt lysanlegget er det sett av ei sone med avstand 60 m frå cl lysanlegg. Dette for å sikre hinderfritt område rundt dette.

### 8.2.8 Andre restriksjonar

Dei delene av restriksjonsplanen som ikkje er teken inn i reguleringsplanen skal takast inn i kommuneplanane til kommunane.

### 8.2.9 Parkering

Parkeringsarealet inngår i området TB. Til saman er det no vist areal til ca 150 parkeringsplassar inkl. dei eksisterande (55 stk). Planen viser ikkje konkret korleis detaljutforminga av parkeringa knytt til

flyplassen skal vere. Det er teke med areal aust om eksisterande driftsbygningar på kommunalt areal. Dette arealet har ei tid vore nytta av vegvesenet til køyretøykontroll. Det er vidare teke med areal vest om "ny" hangar.

### 8.2.10 Trafikkforhold

Av tilhøve som ikkje går fram av gjeldande planar er:

- ny trase for stamveg i tunnel til Volda sentrum
- forlenging av Torvmyrvegen til Furene

I samband med forvarslinga av dette utvida planområdet/planinnhaldet kom det inn merknader/innspeil som gjorde til at NINA (Norsk institutt for naturforskning) vart engasjert for å utarbeide ein rapport for å klargjere tilhøvet mellom hjortetrekking og dei tenkte vegane i området. Rapporten vart utarbeidd av Rolf Langvatn – tidlegare professor ved universitetet i Trondheim. Rapporten (NINA Minirapport 161) følgjer vedlagt som del av plandokumenta.

I tillegg er det utført drøftingar mellom vegvesenet og Møre og Romsdal fylke vedkomande standarden på hjorteovergangen på E39.

Torvmyrvegen er føresett bygd ut i to trinn:

- mellombels samanknytning til rundkøyringa i Furene
- samanknytning med noverande E39 sør om rundkøyringa når stamvegen med tunnel til Volda sentrum vert bygd.

På plankartet er vist tiltak for å sikre hjorten ei forsvarleg kryssing av Torvmyrvegen i hht rapporten frå NINA og forsvarleg kryssing av E39 i hht drøftingane mellom vegvesenet og Møre og Romsdal fylke.

### 8.2.11 Flystøy

Det er gjort utrekningar av total flystøy rundt Ørsta-Volda Lufthavn ved hjelp av dataprogrammet REGTIM, som tek omsyn til topografi og terrengsegenskaper når lydutbreinga vert utrekna. Alle utrekningane er utført med grunnlag i totaltrafikken for 2006. Avinor AS sine prognoser fram til 2016 føreset ei auke i rutetrafikken på 13,8 % medan anna flytrafikk vert føresett konstant. Utrekningane tar omsyn til den planlagde lenginga av rullebana mot vest, med 210 m flytting av terskel for bane 06, og føreset at dette er gjennomført innan 2016.

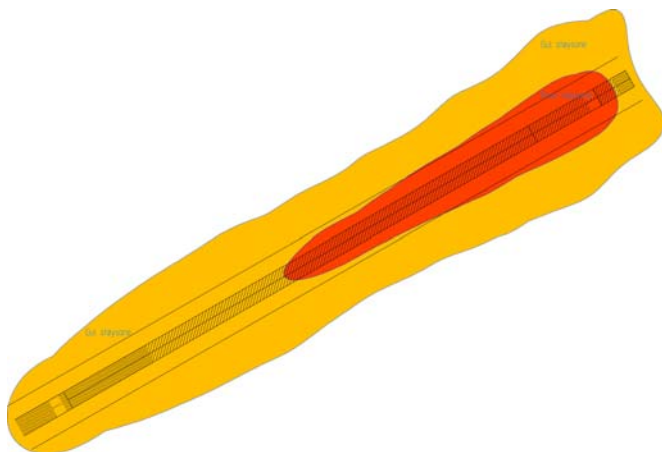
Støysonegrensene er trekt i samsvar med Miljøverndepartementet si retningslinje T-1442 "Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging". Tal soner er redusert frå tidligare 4 til no 2. Det nye regelverket fører til mindre areal under støysonene, primært fordi maksimumsnivå på dag er falle bort, samt at det generelt skal nyttast høgare grenseverdier for soneutregningane. Støydata for DHC8 er justert i forhold til oppdateringar frå det amerikanske luftfartsverket FAA.

Støysonene er vist på plankart. Reguleringsbestemmingane ivaretek at det ved søknad om byggetiltak etter plan- og bygningslova § 93 innanfor støysoner som vist på plankartet, skal utarbeidast ein rapport som viser dei støyreduserande tiltaka som skal gjennomføres for å oppnå tilfredsstillande støyforhold i samsvar med teknisk forskrift og Norsk standard NS-8175. Naudsynte støyreduserande tiltak skal være gjennomført før bruksløyve vert gitt.

Det er vidare utført ei kartlegging etter forurensingslova si "Forskrift om begrensing av forurensing", Kap.5 støy. Disse utrekningane viser at ved Ørsta-Volda lufthamn har Avinor AS verken kartleggings- eller tiltaksplikt etter forurensingsloven.

Støyrapporten presenterer separate støybelastningskart knyttet til byggeforskriften og Norsk Standard NS-8175.

Det er også gjort ei opteljing av busette med utandørs døgnkvivalent flystøy over 50 dBA. Utrekningane er basert på registrert busetnad etter sentralt eigedomsregister GAB. Resultata viser at innanfor den komande 10-års perioden ventar ein at ingen busette rundt Ørsta-Volda Lufthamn vil få utandørs støynivå over 50 dBA frå flytrafikk.



## Nye støysoner

### 8.2.12 Korleis ivareta barn og unge sine interesser, livsmiljø og oppvekstvilkår i planområdet.

Planen viser dei leikeareala som går fram av eksisterande plan. Elles viser vi til reguleringsplanen for Hovdebygda barnehage. Denne planen gjeld for tilgrensande bustadområde og inneheld tiltak/areal for barn.

### 8.2.13 Korleis legge til rette for rørsle- og orienteringshemma i planområdet

Planen omfattar ikkje særlege arealbruk/tiltak for rørslehemma. Flyplassen er tilrettelagt med tilgjenge og parkering for rørslehemma.

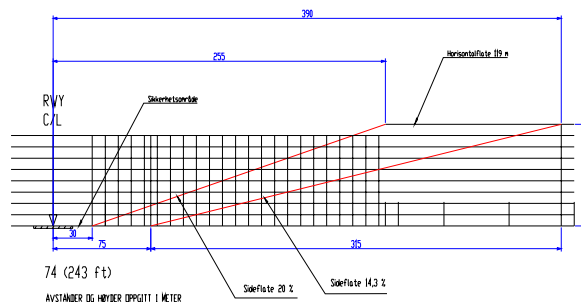
### 8.2.14 Vegtrafikkstøy - nødvendige støytiltak

I planen er vist støytiltak i samband med omlegging av E39. Dette gjeld omlegging av E39 som gjekk fram av reguleringsplanen for Eiksundsambandet parsellen Hovdevatnet – Furene. Bygging av gang-/sykkelveg fører ikkje til krav om støyskjerming.

Støymengda som følgje av ny stamveg (4. arma i rundkøyringa i Furene med tunnel mot Volda) ligg ikkje inntil støyfølsame bygg i hht T-1442. Det er utført støyberekning frå trafikkstøy til våningshuset på gnr. 14 bnr. 1 i Volda kommune. Med ÅDT 1850 (dim. år), 7.5 % tunge køyretøy, dim hastigheit 80 km/t er ekvivalent støymengd funne lik 54.5 dBA i berekningspunkt utanfor våningshuset. Med hastigheit 70 km/t er tilsvarande støy lik 53 dBA. Trafikalt er 70 km/t meir sannsynleg enn 80 km/t. (Berekningane er utført med NBSTOY).

### 8.2.15 Terrengsnitt

Prinsippet for terrengsnitt viser sideflatene og sikringsområdet langs rullebana.



### 8.2.16 Medverknad

I arbeidet med vurderinga av Hovdetjønna har vi samarbeidd med Hovdebygda Soge og velferdslag, viltneimda i Ørsta kommune og kommunen administrativt. I tillegg deltok Avinor AS v/ lufthamnsjefen. Vi har hatt to møter med synfaring (1. møte). På grunnlag av eksisterande rapportar, innspell i samband med planarbeidet, møter har vi utført ei særskilt vurdering av tjørna og kringliggande område. Landskapsarkitekt Valborg Leivestad har stått for det faglege arbeidet og utarbeidd eit notat som følgjer som vedlegg til planen. Rapporten er drøfta med dei ovanforståande før endeleg utforming. Det ligg føre referat frå møta. Konklusjonane i rapporten er ikkje fult ut innarbeidd i planframlegget.

Det vart halde ”ope møte” 2.11.05 på Ivar Aasentunet. Her vart det orientert om planarbeidet. Det vart vidare gitt frist på 14 dagar for å kome med ev. innspell.

### 8.2.17 Vurdering av alternativ

I Nasjonal transportplan er det vist til at Ørsta-Volda lufthamn høyrer med blant dei regionflyplassane som er mest krevjande ut frå ei operativ vurdering. Det vert stilt særskilte krav for å fly på Hovden. Det er difor svært viktig at dei fysiske forholda, så langt råd, vert tekne omsyn til. I denne diskusjonen er mellom anna gang-/sykkelveg langs E-39 kome inn som tema. E39 er allereie i konflikt med ”flyplassen” då deler av tryggingssområdet i seg sjølv kjem i konflikt med vegarealet samt at vegen elles ligg innan det området som skal vere hinderfritt, jf avstand 75 m frå kvar side av senterlinja til rullebana.

Det er ein klar føresetnad, med bakgrunn i dei sikringskrava som gjeld for flyplassen, at ein ev. gang-/sykkelveg langs E39 ikkje bryt sideflaten meir enn noverande E39 gjer. Dette gjeld både veg og installasjonar.

Etter Avinor AS sitt syn verkar ein gang-/sykkelveg langs nordsida av E39 klart uheldig i høve dei operative tryggingsskrava som vert stilt til drifta av flyplassen

## 9. Konsekvensar av planframlegget

### 9.1 Forhold til overordna planar og vedtak

Så langt vi kan sjå fører ikkje planframlegget til vesentlege ulemper i høve overordna planar og vedtak. Planen tek omsyn til tidlegare planar og innarbeider så langt mogleg pålegg i overordna planar. Vi viser her m.a. til hjortetrekket i Furene.

### 9.2 Konsekvensutgreiing etter PBL

Jf ”FOR- 2005-04-01276 Forskrift om konsekvensutgreiingar”

Denne vart gjort gjeldande frå 1. april 2005. Vårt planarbeid vart forvarsla første gong 23.2.2005 og andre gong 19.11.2005. Så langt vi kan forstå av forskrifta sin § 18 vil dette planframlegget kome inn under overgangsbestemmingane slik at ”gammal” forskrift skal leggest til grunn.

Så langt vi kan sjå kjem ikkje noko av planinnhaldet inn under krav om konsekvensutgreiing.

### 9.3 Eksisterande utbygging

Eksisterande bygg er føresette å kunne førast opp med mindre slike bygg kjem inn under støysone IV. Bygg som kan førast opp att er viste i planen som det. Føresetnaden er likevel at desse bygningane ikkje vert førte opp att med større høgde enn tidlegare - slik at sikkerheita ikkje vert forverra.

Bygg som ikkje er merka med ”Eksisterande bygg som inngår i planen” kan ikkje førast opp att.

### 9.4 Byggjehøgder

Nye bygg og installasjonar kan ikkje førast opp med større høgde enn som er løyve til etter dei høgderestriksjonar som går fram av viste koter på plankartet. For område liggande mellom dei viste kotene, skal høgderestriksjonane reknast ut gjennom interpolasjon. Restriksjonskravet gjeld før oppgitt generelle maks høgde for dei ulike bygningstypene i føresegnene. Søknad om tiltak som bryt høgderestriksjonsflatene skal handsamast som dispensasjon. Før saka vert handsama i kommunen må søknaden gå til uttale til Avinor AS.

### 9.5 Landskapstilpassing – ”grøne” område

Landskapet gror mykje att. Med omsyn til tryggingsskrava for lufthamna må skog haldast nede. Kor omfattande skogryddinga vil måtte bli vert fastsett av Avinor etter ei vurdering av gjeldande myndigheitskrav. Skogryddinga vil endre eit heller tilgrodd landskapsbilde langs E39.

Vassnivået i Hovdetjønna må til ei kvar tid justerast slik at vassnivået i tjønna og myrområda ikkje medfører risiko for flyplassen sin stabelitet og funksjon.

Elles ingen vesentlege konsekvensar.

### 9.6 Fjernverknad

Ingen vesentlege konsekvensar ut over dei vegetasjonsmessige endringane.

### 9.7 Kulturminne

Ingen vesentlege konsekvensar

### 9.8 Topografi / grønstruktur

Hovdetjønna vert oppretthalden som no. Det kan vidare leggjast noko til rette for nærmare kontakt med tjørna ved bygging av t.d. fugletårn og sti langs industrivegen langs tjørna. Dette likevel under føresetnad av at det ikkje vert krav om inngjerding av heile flyplassen grunna tryggingssomsyn.

### 9.9 Friområde / friluftsliv i nærmiljøet

Vert ikkje råka.

### 9.10 Forureining (støy, luft og vatn)

Viser til [8.2.11](#). Elles ingen verknader.

### 9.11 Trafikk- / parkeringsforhold

Ny vegløyving – kommunal samleveg: Forlenginga av Torvmyrvegen, aust om lufthamna, til rundkøyvinga E39-Eiksundsambandet vil avlaste trafikken i noverande flyplasskryss vesentleg. Dette både grunna den avlastande effekten nytt kryss vil ha og fordi det overordna kommunale vegnettet i Ørsta kommune, langs E39, vert knytt saman mellom Ose og Furene. Lufthamna vert knytt direkte til ei slik vegline. Den kollektive trafikken, regional ringrute, vil ha stor nytte av ei slik vegløyving.

Ny stamveg til Volda sentrum vil avlaste noverande E39 til Volda sentrum med vesentleg trafikk. Veggen er i planen vist med standard i hht handbok 017.

Parkering: Avinor AS vil til ei kvar tid leggje parkeringstilhøva til rette for dei flyreisande. Flyplassen har i dag ca 55 P-plassar. Det er trong om ca 150 plassar. Planen no viser plass til dette innan området TB.

### **9.12 Barn og unge sine interesser/ vilkår / rettar**

Trafikktryggleik er innarbeidd i planen i samsvar med vanleg standard for vegar. Planen legg ikkje opp til bustadbygging ut over allereie godkjende areal til dette. Viser elles til at dei viste bustadområda ligg nært opp til friluftareal og til skulen/barnehagen i Hovdebygda. Her er tenlege leikeareal. Så langt vi kan sjå tek planen omsyn til born sine interesser på ein tenleg og forsvarleg måte.

### **9.13 Forhold for rørsle- og orienteringshemma**

Ingen vesentlege konsekvensar.

### **9.14 Privat og offentlig service**

Tilrettelegging av vidare forsvarleg drift av flyplassen er ei viktig samfunnsmessig utvikling. Dette vil styrkje grunnlaget for vidare privat og offentlig tenesteyting generelt.

## **10. Innspel og merknader**

### **10.1 Merknadene - hovudpunkt ev. varsel om motsegn**

Merknadene til planforslaget er i hovudsak konsentrert rundt punkta:

- Hovdetjønna må så langt råd takast vare på
- Gang-/sykkelveg må gå langs E39.
- Konsekvensar av restriksjonar, jf BSL E 3-2 er overraskande.
- Framtidig stamveg - den 4. arma ut frå rundkøyringa i Furene: før reguleringsplan kan godkjennast må lausmasse situasjonen i området ved tunnelinnslaget klargjerast. Torvmyrvegen må ha ei planfri kryssing med stamvegen og tilknytning til noverande E39 sør om rundkøyringa. Det må knytast rekkjefølgjekrav til den 4. arma slik at planlagt miljøttunnel over E39 vert bygd før den 4. arma. Varsel om at motsegn kan bli nytta.
- Torvmyrvegen: Torvmyrvegen må forlengast med bakgrunn i flyplassen sin funksjon, dei næringsdrivande i området og kollektivtrafikken

### **9.15 Offentlig vei / vann / avløp etc.**

[Viser til pkt. 6.16.](#)

### **9.16 Utbyggingsrekkjefølgje**

Det er sett krav om utbyggingsrekkjefølgje for deler av planen. Dette gjeld tiltak knytt til hjortetrekke og vegbygging/planfri kryssing.

### **9.17 Innløysingsplikt / klausuler**

Etter at planframlegget er vedteke kan det ikkje gjerast privatrettslege avtalar som strid med planen. I hovudsak er Avinor AS og kommunane eigarar av areal i direkte tilknytning til flyplassen. Planframlegget viser gang-/sykkelveg langs E39. Dette er også vist i gjeldande plan. Planframlegget viser elles ei forlenging av Torvmyrvegen til "ny E39". Endeleg er det teke med "ny E39" frå rundkøyringa i Furene til tunnel til Volda sentrum. Konsekvensane av restriksjonane som er lagt på areal som følgje av høgderestriksjonar etter BSL E 3-2 er vi noko usikre på. Dette set klare avgrensingar for vegetasjon og bygg sine høgder. Arealbruken ligg til kommunestyra å bestemme i høve ei samla arealforvaltning.

Vi viser elles til pbl § 32 vedkomande ev. erstatning.

i området. Det bør knytast rekkjefølgjekrav til ein miljøttunnel over Torvmyrvegen. Torvmyrvegen blir frårådt forlenga. Må heller forbetre kryssituasjonen på noverande flyplasskryss.

### **10.2 Kort samandrag om korleis merknadene er tekne omsyn til**

Hovdetjønna:

I samarbeid med Hovdebygda Soge og velferdslag, kommunen og Avinor er det laga eit eige notat som viser korleis Hovdetjønna kan takast vare på og gjerast meir tilgjengeleg for folk flest. Det vert der vist til at det kan byggast ein gangsti langs Torvmyrvegen, sitjegrupper, ei mindre brygge ut i /myra og kanskje eit fuglekikketårn. Hovdetjønna er i reguleringsplanen gitt føremål Trafikkområde/naturområde. Tiltak på området er vanskeleg å gjennomføre som nemnt ovanfor grunna dei tryggingskrava som no synest å kome

vedkomande inngjerding av heile flyplassen. Gjerde er illustrert på plankartet.

#### Gang-/sykkelveg:

Gang-/sykkelveg er teke med i planen nord om E39. Dei restriksjonane som følgjer av planen vil gjelde denne vegen også. G-/s vegen langs E39 er nokså støyutsett og vil truleg bli mindre nytta til lokal gangtrafikk, men mest som regional sykkelveg. I alternativ 1 viser planen g/s-veg langs Torvmyrvegen med samanknytning til g/s-veg langs noverande E39 med kryssing i plan sør om noverande R-køyning. I alternativ 2 er g/s-vegen ført vidare frå Torvmyrvegen i eigen undergang (under ny E39) og vidare som del av kommunal veg sørvest i planområdet, og med kryssing i plan med tilknytning til g/s-vegen på vestre side av noverande E39.

#### Planinnhald/-avgrensing:

I arbeidsopplegget er arbeidet med å legge til rette for utviklinga av flyplassen tenkt 3 fasar:

- A: dispensasjon for utfylling av vestre baneende
- B: utarbeiding av reguleringsplan med ei avgrensing som sikrar restriksjonskrava i flyplassen sitt nærområde
- C: innarbeiding av restriksjonsplanen og støysonene i kommunedelplan for Hovdebygda eller i kommuneplanen

Fase A er gjennomført. I fase B er planavgrensinga no slik at alle tidlegare regulerte område med vesentleg endra restriksjonar er med. Ved å innarbeide dei resterande restriksjonane i kommune(del)planane vil alle naudsynte restriksjonskrav verte nedfelt i kommunale planar med naudsynt rettsverknad.

#### Konsekvensar av restriksjonane:

Det er i planen teke med ein arealbruk som er i samsvar med gjeldande regulering eller i samsvar med den bruk som er godkjent. I høve dei arealdisponeringar kommunen har gjort siste åra i Hovdebygda (Hovden krins), så kan vi ikkje sjå at omregulering av jordbruksareal til byggjeareal kan kome inn under den tidsramma for gjennomføring av reguleringsplanen som denne planen legg opp til. Vår vurdering er at slik omdisponering av jordbruksareal må ev. gjerast som følgje av utarbeiding av kommunedelplan. Restriksjonane denne planen medfører må innarbeidast i denne planen.

Bygging av den 4. arma ut frå rundkøyninga i Furene, forlenging av Torvmyrvegen:

Det er kome fram at vegvesenet ikkje vil ha ei løysing som gjer at Torvmyrvegen får ei framtidig tilknytning med kryss til stamvegen til Volda, men som ei planfri kryssing under denne med tilknytning til noverande E39 sør om rundkøyninga. Løysinga etter alternativ 1 er drøfta med vegvesenet. Som følgje av vedtak i Det Faste Planutvalet i Volda, sak 0042/06, er det utarbeidd eit alternativ 2 med t-kryss mellom Torvmyrvegen og ny E39 (4. arma). Fylke krev at miljøtunnelen over E39 er på plass før bygging av den 4. arma vert bygd. Fylket rår førebels frå forlenging av Torvmyrvegen og vil ha nærmare registreringar for korleis hjorten sine trekkruiter vert som følgje av dei vegane som no vert bygde. Viltneimnda i Ørsta krev miljøtunnel over Torvmyrvegen samtidig med bygginga av denne og at miljøtunnelen over E39 kjem raskt på plass. I avklaringar (jf møte 20.3.2006) er det kome fram at det viktigaste tiltaket er hjorteovergangen over E39. Sidan trafikken på Torvmyrvegen i hovudsak skjer på dagtid og at den er heller avgrensa vil problema her vere av mindre karakter i høve dei problema som er knytte til E39. Landbrukssjefen i Volda og grunneigar av gnr. 14 bnr. 1 er uroa over omdisponeringa av jordbruksareal. Den nye stamvegen er flytt så langt frå driftsbygningen som mogleg i høve dei krava til kurvatur som gjeld for stamveg. Støyen er også berekna og viser seg å ligge under krava.

På grunn av innspela frå VIN i Ørsta kommune og Møre og Romsdal fylke vart NINA engasjert for å utarbeide ein rapport som skulle klargjere forholdet rundt hjortetrekke og den tenkte vegbygginga i området. Det vart halde eit orienterande møte der alle dei impliserte fagorgana klargjorde situasjonen, viser her til eige referat datert 20.3.2006. NINA sin rapport datert mars 2006 følgjer vedlagt.

Vi viser elles til eigne drøftingar som vegvesenet og Møre og Romsdal fylke har hatt vedkomande hjorteovergangen sin standard.

Planen er utarbeidd på grunnlag av dei avklaringane som vegvesenet og fylke har hatt vedkomande hjorteovergangen over E39 samt dei tilrådingane som NINA har kome med vedkomande tiltak knytt til Torvmyrvegen. I tillegg er teke med rekkjefølgjekrav i føresegnene vedkomande bygging av hjorteovergangen over E39.

Samla sett reknar vi med at den planløysinga som no er vist ligg innan den ramma som den lokale viltforvaltninga og fylke krev for å kunne

akseptere den viste vegbygginga i området flyplassen og Furene.

(Her kan vi no merke at miljøtunnelen er under bygging med utforming som er avklara med fylket).

Generelt viser vi viser til vedlegg A vedkomande kap. 10.2.

### 10.3 Oppsummering av planframlegget

Planframlegget har sitt utgangspunkt i at dei nye sikringskrava som er sett for drifta av Ørsta Volda lufthamn Hovden skal kunne oppfyllest.

Planen omfattar m.a.:

- Lenging av flyplassen i vest med 240m
- Terskelen i vest vert flytt 210m
- Lenging av flyplassen i aust med 24m
- Utviding av sikringssone langs flyplassen til 75m frå senterlinje rullebane (mot no 30m)
- Bygging av redningsveg i vestre ende av flyplassen med avkøyrsløp til E39 (skal ikkje vere open for vanleg ferdsel, berre til bruk i redningssituasjonar og i samband med anleggsarbeid tilknytt flyplassen – jf bruk av masser frå "Eiksund-sambandet" i Furene)
- Endra lysanlegg i hht "ny" flyplass/-bane
- Endring av høgdeflatene for sikringssonene rundt flyplassen. Restriksjonar som følgje av lysanlegg.
- Endring av flystøysonene grunna endring av retningslinjene for arealbruken ved/rundt flyplassar – jf Miljøverndepartementet si Retningslinje T-1442: "Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging". Utrekningane tar omsyn til den planlagde lenginga av rullebana mot vest, med 210 m flytting av terskel for bane 06, og føreset at dette er gjennomført innan 2016.
- Forlenging av Torvmyrvegen til E39 i Furene

- Ny stamveg frå rundkøyringa i Furene til tunnelinnslag for tunnel til Volda sentrum

Reguleringa omfattar areal både i Volda kommune og Ørsta kommune. Planarbeidet er kunngjort oppstarta i avisene Møre og Mørenytt. Arealbruken i planen utanom trafikkområda er i hovudsak endra i samsvar med faktisk bruk eller i samsvar med dei arealrammene som vert nedfelt i "nye" planar.

Hjorteovergangen er utforma i samsvar med avklaringar mellom vegvesenet og Møre og Romsdal fylke. Løysinga avvik noko frå tilrådinga i NINA rapporten. Hjorteovergangen er under bygging. Torvmyrvegen er føreset bygd i samsvar med rapporten.

Kåre Gjengedal  
Siv.ing/planleggar

### 11. Vedlegg:

- A: Vurdering av merknader
- B: Merknader/innspeil
- C: NINA Minirapport 161
- D: Referat frå møte 20.03.2006
- E: Teikning hjorteovergang (vegvesenet)
- F: Notat vedkomande Hovdetjerna
- G: Dokument ved forvarslinga
- H: Rissikovurdering av ny bebyggelse nord om ENOV, dat 01.12.2006
- I: Flystøyberekningar; Ørsta-Volda Lufthamn – Hovden 2006 - 2016