

Brida Eiendom AS
Postboks 3033
8603 MO I RANA

Att.: Inger Hilde Solstad

Vår ref.
19/02063-34

Deres ref.

Vår dato:
07.04.2022

Deres dato:
02.03.2022

Vår saksbehandler:
Einar K Merli - 976 51 687

Rana kommune - Reguleringsplaner - Detaljreguleringsplan - Steinbekken næringsområde - Varsel om oppstart planarbeid - Gjelder gbnr 24/400, 24/401, 24/409, og deler av 24/7 og 33/1 - Uttalelse fra Avinor

Vi viser til Deres e-post av 02.03.2022 vedrørende varsel om oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan for Steinbekken næringsområde, gbnr 24/400, 24/401, 24/409 samt deler av 24/7 og 33/1 i Rana kommune.

Det opplyses at hensikten med planarbeidet er å legge til rette for en sentrumsnær plass for mottak og gjenvinning av rene og lett forurensede masser for gjenbruk, videreforedling og deponering med et langsiktig perspektiv. Området skal etter oppfylling til regulert nivå benyttes til næringsformål. Det er også ønskelig å reetablere Steinbekken som gytebekk for anadrom laksefisk som en del av tiltaket.

1. Innledning

Luftfartstilsynet har den 12.05.2017 med hjemmel i § 1 i *Forskrift om sertifisering av flyplasser mv. datert 25.08.2015*, jf. *artikkel 6 i EU-forordning nr. 139/2014*, sertifisert Mo i Rana lufthavn Røssvoll i henhold til utformingskravene for ikke-instrumentrullebaner.

Planområdet ligger ca. 4450 – 5440 meter sør-sørvest for landingsterskel til bane 31 (fra sørøst) ved Mo i Rana lufthavn Røssvoll.

2. Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Mo i Rana lufthavn, både eksisterende og fremtidig ny

Planområdet er ikke berørt av restriksjonsplanen for eksisterende Mo i Rana lufthavn Røssvoll.

Videre ligger planområdet ca. 950 – 2200 meter sørvest for landingsterskel til bane 08 (fra vest) for fremtidig ny Mo i Rana lufthavn Fagerlia.

Planområdet ligger innenfor følgende hinderflater (høyderestriksjonsflater) i restriksjonsplanen for fremtidig ny Mo i Rana lufthavn Fagerlia, jf. EASA-krav CS ADR-DSN.J.480, om hinderflater og begrensing av hinder, gjeldende fra 08.12.2017:

- Innflygingsflaten til bane 08 (fra vest), jf. EASA-krav CS ADR-DSN.H.425.
- Utflygingsflaten fra bane 26 (mot vest), jf. EASA-krav CS ADR-DSN.H.435.
- Sideflaten, jf. EASA-krav CS ADR-DSN.H.430.
- Horisontalflaten (Størstedelen av planområdet), jf. EASA-krav CS ADR-DSN.H.420.

Restriksjonshøydene (hinderflatene) innenfor planområdet ligger på kote 190 – 220,8 meter over havet (moh), med strengest restriksjoner i den nordlige delen av planområdet.

Siden terrenghøyden innenfor planområdet ligger på ca. kote 4 – 128 moh, forventes de planlagte tiltakene ikke komme i konflikt med hinderflatene.

Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen:

Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for fremtidig ny Mo i Rana lufthavn

Det må ikke etableres bygg eller anlegg som gjennomtrenger hinderflatene (høyderestriksjonsflatene) i restriksjonsplanen for fremtidig ny Mo i Rana lufthavn. All bruk av byggekraner skal på forhånd sendes Avinor Mo i Rana lufthavn for vurdering og godkjenning. Kommunen kan ikke gi igangsettingstillatelse for bruk av kraner før det foreligger godkjenning fra Avinor.

Når det gjelder oppstilling og bruk av kraner, vises til følgende regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder:

<https://luftfartstilsynet.no/aktorer/flysikkerhet/luftfartshinder-oppstilling-og-bruk-av-kraner/>.

3. Operative forhold for ny Mo i Rana lufthavn

Avinor ber om at følgende bestemmelser tas inn i detaljreguleringsplanen:

Operative forhold ved fremtidig ny Mo i Rana lufthavn

Tiltakshaver er ansvarlig for å legge frem en risikoanalyse som viser at eventuelle utslipp av røyk, damp eller lukt ikke endrer risikobildet ved fremtidig ny Mo i Rana lufthavn. Risikoanalysen skal være vurdert og godkjent av Avinor.

Kontaktperson hos Avinor i forbindelse med spørsmål knyttet til risikoanalysen knyttet til operative forhold er: Jan Andersen, tlf. 469 14 098 eller e-post: jan.andersen@avinor.no.

På grunn av avstanden til nye Mo i Rana lufthavn forventes støv ikke å være problematisk.

4. Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg

Planområdet er vurdert nedenfor med hensyn til byggerestriksjonskrav (BRA-krav) for flynavigasjonsanleggene ved lufthavnen, jf. § 6 i Forskrift om kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste, BSL G 6-1 av 27.06.2011.

Det er ca. 800 meter fra flynavigasjonsinstallasjonene på Mjøllia til nærmeste del av planområdet. Planområdet har stor utstrekning og det settes et midlere BRA-krav gitt av navigasjonsanlegget LOC31 med 160 moh. BRA-kravet gjelder også for fremtidig ny Mo i Rana lufthavn Røssvoll.

Med referanse til forskriftens (BSL G 6-1 § 6) punkt om elektronisk påvirkning: Fremtidig industri i planområdet kan muligens medføre økt radiostøy for fly under innflyging til ny og til bestående Mo i Rana lufthavn. Utbygger må gjennom egen utredning forsikre seg om at de tekniske installasjonene i ny industri/infrastruktur i planområdet ikke vil forstyrre flynavigasjonsinstallasjonene knyttet til ny og til bestående Mo i Rana lufthavn. Avinor har ikke kunnskap om de tekniske installasjonene som vil komme i planområdet. Påvirkes flynavigasjonsutstyr ved ny eller bestående Mo i Rana lufthavn uheldig elektronisk vil Avinor kreve utstyret avslått og utbedret for utbyggers regning.

Avinor ber om at følgende planbestemmelser tas inn i detaljreguleringsplanen:

Krav til radiotekniske vurderinger med hensyn til Mo i Rana lufthavn, både eksisterende og fremtidig ny

Dersom det skal etableres nytt bygg/påbygg/anlegg over kote 160 meter over havet, skal tiltakshaver (utbygger) sende søknad til Avinor Flysikring for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden må det følge konkrete fasadetegninger, tegninger av tak, materialvalg, plassering og fasaderetning.

Det stilles ingen krav til radioteknisk vurdering ved bruk av mobilkran innenfor planområdet. Ved bruk av tårnkran til oppføring av bygg og infrastruktur der bommen overstiger kote 160 meter over havet, skal tiltakshaver (utbygger) sende søknad til Avinor Flysikring for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden må det følge nøyaktig posisjon og størrelse på tårnkranen.

Kommunen kan ikke gi rammetillatelse/igangsettingstillatelse før det foreligger positiv radioteknisk vurdering for bygg/påbygg/anlegg og bruk av tårnkraner.

Elektronisk påvirkning knyttet til flynavigasjonsinstallasjonene til Mo i Rana lufthavn, både eksisterende og fremtidig ny

Tiltakshaver (utbygger) må gjennom egen utredning forsikre seg om at de tekniske installasjonene i industri/infrastruktur samt installasjon av andre elektromagnetiske støykilder i planområdet ikke vil forstyrre flynavigasjonsinstallasjonene knyttet til Mo i Rana lufthavn, både eksisterende og fremtidig ny. Dersom flynavigasjonsutstyr ved lufthavnene påvirkes uheldig elektronisk, vil Avinor kreve utstyret avslått og utbedret for tiltakshavers (utbyggers) regning.

Radioteknisk vurderinger av bygg og kraner bestilles og bekostes av tiltakshaver (utbygger). Bestilling sendes til Avinor Flysikring AS på følgende e-post: post@avinor.no
Til orientering kan det være noe ventetid på å få gjennomført radiotekniske vurderinger.

5. Turbulensvurderinger

Etablering av nye bygg/anlegg i nærområdene til rullebanen kan skape uønsket turbulens, som vil være uheldig i forhold til flysikkerheten. Størrelsen og plassering av tiltakene vil være avgjørende med hensyn til turbulenspåvirkning for rullebanen. Erfaring fra tilsvarende problemstillinger, og de vurderinger som er gjort, tilsier at større bygg/anlegg mv. ikke bør ha en høyde over eksisterende terreng som er større enn 1/35 av avstanden til rullebanens senterlinje. Dersom denne høyden overskrides, må tiltaket vurderes mht. turbulenseffekter, eventuelt ved hjelp av en turbulensanalyse. En slik vurdering vil ta hensyn til tiltakets utforming, lokale vindforhold (vindretning og styrke, samt turbulensintensitet), vanlig banebruk, hvor turbulens kan inntreffe, hvilke flytyper som kan bli påvirket, hvilken fase i avgang/landing kan bli påvirket, hvor ofte problemet kan oppstå, risiko for personell og materiell etc.

Avinor vil ikke tillatte byggeprosjekter som forverrer turbulenssituasjonen ved fremtidig ny Mo i Rana lufthavn.

Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen, jf. EASA-krav CS ADR-DSN.B.015 med tilhørende veiledning GM1 ADR-DSN.B.015 (b) samt AMC1 ADR.OPS.B.075:

Turbulensforhold ved fremtidig ny Mo i Rana lufthavn

Bygg, massedeponi, snødeponi eller andre anlegg som vil få en høyde over rullebanen som er større enn 1/35-del av avstanden vinkelrett til rullebanens senterlinje eller dennes forlengelse med 2 km (basert på terskelhøyde), må forelegges Avinor for eventuell godkjenning. Dersom tiltaket ligger på terreng som er lavere enn rullebanen, skal tiltaket forelegges Avinor dersom det i seg selv er høyere enn 1/35-del av avstanden vinkelrett til rullebanens senterlinje eller dennes forlengelse. Avinor vil kostnadsfritt gjøre en forenklet vurdering av mulige turbulenseffekter tiltaket kan ha på operasjoner med luftfartøy. Dersom Avinor finner at det er nødvendig med en mer detaljert turbulensanalyse, må tiltakshaver besørge og bekoste slik analyse fra anerkjent leverandør. Dersom Avinor ikke godkjenner tiltaket, kan tiltakshaver påklage/anke beslutningen til Luftfartstilsynet. Klagen/anken skal sendes via Avinor for kommentar.

Kontaktperson hos Avinor i forbindelse med spørsmål knyttet til turbulensvurdering er: Olai Hjetland, tlf. 994 60 045 eller e-post: olai.rune.hjetland@avinor.no.

6. Farlig eller villedende belysning

Siden planområdet ligger inntil innflygingen til fremtidig bane 08 er det vurdert med hensyn til farlig eller villedende belysning i forbindelse med innflyging til lufthavnen fra vest, jf. EASA-krav AMC1 ADR.OPS.B.075 *Safeguarding of aerodromes (a) og (d) og EU-regulativ nr. 139/2014, artikkel 9(c).*

Det er særlig lys som på grunn av intensitet, utforming eller farge, som kan medføre en fare for flysikkerheten eller være villedende ved at de forhindrer eller vanskeliggjør riktig tolkning av flyplassbelysningen. Eventuelle reklameskilt bør prosjekteres med dempere.

Det er avgjørende at belysningen rettes mest mulig ned mot bakken. Dette gjelder også for anleggsmaskiner/lastebiler, kraner og bruk av flomlys på tomten i anleggsperioden.

Dersom det kommer inn klager fra piloter i forbindelse med innflyging, vil Avinor kunne kreve at lysbruken endres.

Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen:

Farlig eller villedende belysning ved fremtidig ny Mo i Rana lufthavn

Av hensyn til sikkerheten for lufttrafikken ved fremtidig ny Mo i Rana lufthavn skal det utarbeides en belysningsplan for bebyggelsen og uteområdene som oversendes Avinor for vurdering og godkjenning. Belysningsplanen må også omhandle anleggsperioden.

Kontaktperson hos Avinor i forbindelse med utarbeidelse av belysningsplan er: Mette Krokstrand, tlf. 930 37 977 eller e-post: mette.krokstrand@avinor.no.

7. Forebyggende tiltak mot «birdstrike»

Av hensyn til flysikkerheten vurderer Avinor all ny virksomhet/aktivitet rundt en lufthavn som kan tiltrekke seg fugl. Det vil ved en lufthavn være en viss risiko for kollisjon mellom fly og fugl, såkalt «birdstrike», som Avinor har som mål å redusere til et minimum. Denne faren er mest kritisk ved avganger.

I forbindelse med EU-regulativ nr. 139/2014 skal Avinor som flyplasser overvåke en 13 km sone. Kravet er at lufthavnoperatøren skal overvåke lufthavnens nærområde for endringer i risikobilde i forhold til menneskelig aktivitet og endret bruk av områder.

Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen, jf. *EU-regulativ nr. 139/2014, ADR.OPS.B.020 Wildlife strike hazard reduction (b) og (c) med tilhørende AMC1 ADR.OPS.B.020 Wildlife strike hazard reduction – General (b) og (c) og ADR.OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes med tilhørende AMC1 ADR.OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes – General:*

Forebyggende tiltak mot «birdstrike» ved Mo i Rana lufthavn, både eksisterende og fremtidig ny

Ny infrastruktur (bygg/anlegg) og endringer i landarealer som kommer i berøring / ligger i nærheten av inn- og utflyging samt etablerte soner for nødprosedyrer, må utformes slik at de ikke tiltrekker seg fugler for hvile, mat eller hekking.

Kontaktperson hos Avinor i forbindelse med spørsmål knyttet til forebyggende tiltak mot «birdstrike» er: Jan Andersen, tlf. 469 14 098 eller e-post: jan.andersen@avinor.no.

8. Flystøysoner

Planområdet er ikke berørt av gjeldende flystøysoner for Mo i Rana lufthavn. Til orientering finnes det ikke et oppdatert flystøysonekart for fremtidig ny Mo i Rana lufthavn, som har de forutsetninger som det nå planlegges etter.

9. Avsluttende merknader

Dersom overnevnte bestemmelser med hjemmel i gjeldende regelverk for sivil luftfart ikke hensyntas i detaljreguleringsplanen, vil Avinor vurdere å gjøre bruk av ytterligere tiltak i forbindelse med høring av planen.

Med vennlig hilsen

Avinor AS

Einar K Merli
Arealplanlegger
Masterplan, flyplassutforming og kapasitet

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Kopi: Statsforvalteren i Nordland, Rana kommune