Statsforvalteren i Troms og Finnmark
Postboks 700
9815 VADSØ

Vår ref.
16/07148-12

Vår dato:
08.09.2021

Deres ref.
2017/112-87/141

Deres dato:
21.05.2021

Vår saksbehandler:
Einar K Merli - 976 51| 687

Porsanger kommune - Høring og offentlig ettersyn - Kommuneplanens arealdel - Innsigelse fra Avinor

Vi viser til brev fra Porsanger kommune datert 21.05.2021 (ref. 2017/112-87/141) vedrørende høring og offentlig ettersyn av kommuneplanens arealdel.

Avinor har uttalt seg i forbindelse med oppstart av arbeidet med rullering av kommuneplanens arealdel for perioden 2018 – 2045, ved vedlagt brev av 31.03.2017 til Porsanger kommune med tilhørende vedlegg.

1. Innledning

Luftfartstilsynet har den 18.05.2017 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 Lakselv lufthavn Banak. Etter søknad fra Avinor endret Luftfartstilsynet den 27.01.2020 sertifiseringsbasisen (CB) for lufthavnen til *CS-ADR-DSN utgave 4.*

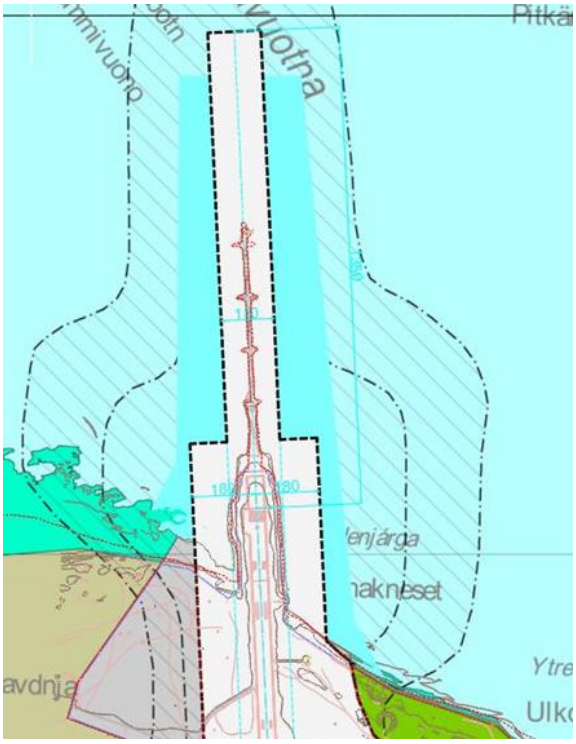
2. Lufthavnareal

Etter det vi kan se i forhold til kommunens forslag til arealplankart, datert 18.05.2021, så er:

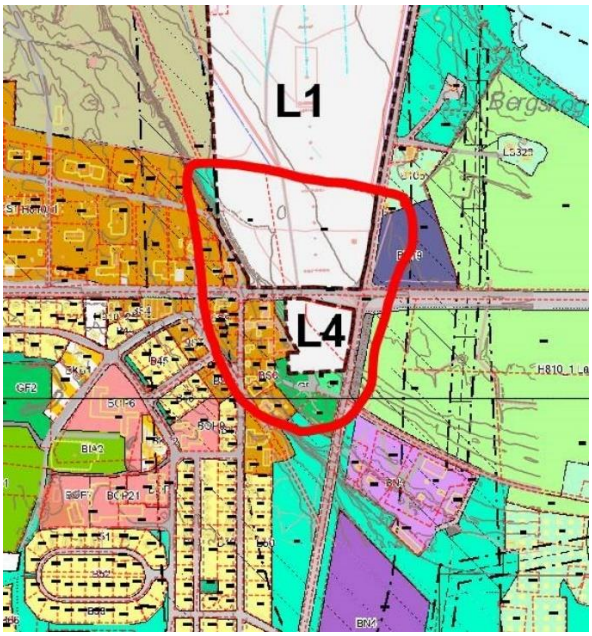
- areal for clearway (hinderfritt stigeområde) nord av rullebanen (i sjø) ikke avsatt til lufthavnareal eller vist som hensynsone.
- areal sør for rullebanen, utenfor lufthavngjerdet, ikke avsatt til lufthavnformål eller vist som hensynsone.

Avinor ber på nytt om at det legges ut (jf. vedlegg 1 til vårt brev av 31.03.2017):

- lufthavnarealer i sjøområdet i nord (inklusiv clearway), som vist med hvit farge på kartskissen nedenfor, alternativt etablere hensynssone med båndlegging av samme areal:



- lufthavnarealer sør for rullebanen, som vist med hvit farge innenfor rød avgrensning på kartskissen nedenfor, alternativt etablere hensynssone med båndlegging av samme areal:



Nevnte arealer (alt. båndlegging) er nødvendig for at Avinor skal kunne gjennomføre flyoperasjoner ved Lakselv lufthavn, blant annet ivaretakelse av hinderfritt stigeområde (clearway) samt frisikt i forbindelse med innflyging, jf. *EASA-krav CS ADR-DSN.M.630(b).*

Postboks 150 NO-2061 Gardermoen
Tlf: +47 67 03 00 00 / Fax: +47 64 81 20 01
post@avinor.no / avinor.no
NO 985 198 292 MVA

Avinor vil videre sterkt henstille om at næringsområdet BN12 reduseres slik at lufthavnarealet ved terminalområdet kan utformes som L2 (jf. vedlegg 1 til vårt brev av 31.03.2017). L2 vil romme terminalbygg, driftsbygg, fuel-anlegg, fraktområde m.v. I tillegg til eksisterende bebyggelse og anlegg er det i Avinors masterplan avsatt areal til etablering av en mulig ny oppstillingsplattform for fraktfly, et nytt fraktbygg og evt. noen nye mindre flyhangarer innenfor L2.

Når det gjelder utforming av bestemmelser tilknyttet det enkelte lufthavnformål (kode 2030) i arealdelen til kommuneplanen, så er dette drøftet vårt brev av 31.03.2017.

3. Restriksjonsplan og byggerestriksjonskart (BRA-kart) for Lakselv lufthavn

Som nevnt i vårt brev av 31.03.2017 må restriksjonsplanen og byggerestriksjonskartet (BRA-kartet) for Lakselv lufthavn legges inn som egne hensynssoner H190 (andre sikringssoner) i arealdelen til kommuneplanen. Hensikten med å skille ut egne hensynssoner på denne måten, er å vise hvilke viktige hensyn som må iakttas innenfor sonene, uavhengig av hvilken arealbruk det planlegges for. I dette tilfelle dreier det seg om:

- Høyderestriksjonene/hinderflatene rundt rullebanen i henhold til restriksjonsplanen for lufthavnen, hjemlet i *EASA-krav CS ADR-DSN.H (obstacle limitation surfaces) og CS ADR-DSN.J.480 (precision approach runways) gjeldende fra 08.12.2017.*
- Byggerestriksjoner rundt flynavigasjonsanleggene i henhold til BRA-kartet for lufthavnen, hjemlet i *§ 6 i Forskrift om kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste (BSL G 6-1), vedtatt 27.06.2011.*

Videre må det stilles krav i bestemmelsene til arealdelen om at alle nye reguleringsplaner innenfor restriksjonsområdene skal innarbeide høyderestriksjonene i form av hensynssoner eller det må angis i bestemmelsene maksimal tillatt byggehøyde (mønehøyde) for bygninger og anlegg som ikke overstiger høyderestriksjonene i restriksjonsplanen.
Det vil være hensiktsmessig å legge inn yttergrensene for restriksjonene som hensynssoner på arealdelen, og at overnevnte restriksjonsplan og BRA-kart legges som egne vedlegg til arealdelen, som mer detaljert viser høyderestriksjonene.

Når det gjelder bestemmelse for hensynssonene, foreslås følgende tekst*:*

> ***Andre sikringssoner, høyderestriksjoner/byggerestriksjoner omkring Lakselv lufthavn (H190)***
> *Innenfor hensynssone H190_1 gjelder de høyderestriksjoner som er angitt med koter (sorte streksymboler) på gjeldende restriksjonsplan for Lakselv lufthavn, Avinors tegning ENNA-P-08. For områder beliggende mellom de viste koter, skal høyderestriksjonen beregnes gjennom interpolasjon. Innenfor hensynssonen kan det ikke etableres hinder (bygninger, vegetasjon, anlegg eller andre innretninger) som overstiger høyderestriksjonene som angitt på plankartet. Vegetasjon skal holdes under hinderflatene, og nødvendig fjerning av vegetasjon kan bli gjennomført av Avinor. Det gjelder egen saksbehandlingsrutine for håndtering av utsjekk mot hinderflatene rundt rullebanen på lufthavnen.*
>
> *Alle nye reguleringsplaner innenfor hensynssone H190_1 skal innarbeide høyderestriksjonene i form av egne hensynssoner på reguleringsplanene. Alternativt må det i nye reguleringsplaner angis bestemmelser med maksimal tillatt byggehøyde (mønehøyde) på bygninger og anlegg som ikke overstiger høyderestriksjonene i restriksjonsplanen ENNA-P-08 for lufthavnen.*
>
> *Dersom det skal benyttes byggekraner som bryter høyderestriksjonene i restriksjonsplanen, skal Avinor Lakselv lufthavn varsles på forhånd og godkjenne kranbruken.*

Postboks 150 NO-2061 Gardermoen
Tlf: +47 67 03 00 00 / Fax: +47 64 81 20 01
post@avinor.no / avinor.no
NO 985 198 292 MVA

Alle søknader om etablering av nye bygninger og anlegg innenfor hensynssonene H190_2, dvs. områder med byggerestriksjoner rundt flynavigasjonsanlegg ved Lakselv lufthavn vist med koter (røde streksymboler) på Avinors tegning ENNA-P-09, skal håndteres etter egen saksbehandlingsrutine. For områder beliggende mellom de viste koter, skal byggerestriksjonen beregnes gjennom interpolasjon.

Vedlegg 2 til vårt brev av 31.03.2017 viser hvordan Avinor ser for seg en normal saksgang i forhold til utsjekk mot hinderflatene rundt rullebanen, vist i restriksjonsplanen, tegning ENNA-P-08. Mens vedlegg 3 viser hvordan Avinor ser for seg en normal saksgang i forhold til utsjekk mot byggerestriksjonsflatene rundt flynavigasjonsanleggene, vist i BRA-kartet, tegning ENNA-P-09.

Avinor er i ferd med å oppdatere både restriksjonsplanen (ENNA-P-08) og byggerestriksjonskartet (BRA-kartet, ENNA-P-09). Disse vil bli ettersendt Porsanger kommune i pdf- og sosi-format så snart de foreligger.

Det er Avinor Flysikring AS som nå gjennomfører og godkjenner alle radiotekniske vurderinger der bygg og kraner overstiger/bryter byggerestriksjoner i BRA-kart (Avinors tegning ENNA-P-09) for lufthavnen. Radiotekniske vurderinger av bygg og kraner bestilles og bekostes av tiltakshaver (utbygger). Bestilling skal 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.

En brukerveiledning for hvordan BRA-kart skal leses finnes på følgende side:
https://avinor.no/globalassets/_konsern/miljo-lokal/bra-kart/bra_brukerveiledning_1-2.pdf
Dersom man i en plan- eller byggesak er usikker på bruken av BRA-kartet, bes man kontakte Avinor Flysikring AS.

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/

4. 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 eller forlengede 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 tillate byggeprosjekter som forverrer turbulenssituasjonen ved Lakselv lufthavn.

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

Turbulensforhold ved Lakselv 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.

5. Farlig eller villedende belysning

Som nevnt i vårt brev av 31.03.2017 er det av stor betydning for Avinor at det ikke etableres farlig eller villedende belysning i nærheten av innflygingslysanleggene til lufthavnen, 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. Reklameskilt bør prosjekteres med dempere. Det er avgjørende at belysningen rettes mest mulig ned mot bakken.

Når det gjelder bestemmelse i KPA, foreslås følgende tekst:

Farlig eller villedende belysning ved Lakselv lufthavn
Avinor skal høres i forbindelse med søknad om tiltak som endrer lyssettingen rundt lufthavnen og som kan ha innvirkning på sikkerheten for lufttrafikken.

6. Krav til synlighet av hinderlys, sirklingslys og ledelys

Som nevnt i vårt brev av 31.03.2017 kan Avinor gi pålegg om begrensning og fjerning av vegetasjon som har vokst opp over den førende høydebegrensning for overnevnte lys.

Avinor vil at følgende generelle bestemmelse tas inn i bestemmelsene til arealdelen:

Krav til synlighet av hinderlys, sirklingslys og ledelys
Hinderlys, sirklingslys og ledelys skal ikke skjermes av vegetasjon. Nødvendig fjerning av vegetasjon kan bli gjennomført av Avinor.

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 flyplasseier 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. Derav må følgende hensyn tas i det videre arbeidet: Ny infrastruktur 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.

Oppdrettsanlegg tiltrekker seg fugl. I henhold til Statens forurensningstilsyns (SFT) tidligere retningslinje TA-533 (Veiledende retningslinje for deponering av kommunalt avfall i fylling) skal ikke avfallsplass ligge nærmere flyplass enn 7 km. Avinor mener tilsvarende krav bør gjelde for virksomheter som håndterer fisk, eksempelvis oppdrettsanlegg. Avinor kan ikke se at det i kommunens forslag til arealplankart, datert 18.05.2021, er satt av områder hvor akvakulturanlegg tillates, verken innenfor 7 eller 13 km fra Lakselv lufthavn, 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.*

Det er viktig at Avinor er fast høringsinstans for alle søknader om etablering av akvakultur samt kaste- og låssettingssted innenfor en avstand av 7 km fra Lakselv lufthavn.

Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i KPA:

> ***Forebyggende tiltak mot «birdstrike» ved Lakselv lufthavn***
> *Det må i nye reguleringsplaner settes krav om at ny infrastruktur 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.*

8. Flystøysoner

Gjeldende flystøysonekart for Lakselv lufthavn er for perioden 2018 – 2029 og beregnet av SINTEF, rapport 2019:01492, datert 18.12.2019, i medhold av *retningslinje T-1442 om behandling av støy i arealplanlegging.*

Flystøysonekartet ble oversendt Porsanger kommune ved brev av 21.02.2020. Etter det vi kan se av kommunens forslag til arealplankart, datert 18.05.2021, er det ikke lagt inn oppdaterte flystøysoner i samsvar med beregningen av 18.12.2019.

Oppdaterte flystøysoner bør legges inn som hensynssoner i KPA med følgende forslag til bestemmelse:

> ***Flystøysoner rundt Lakselv lufthavn***
> *Innenfor rød støysone (H210) bør det ikke oppføres støyfølsom bebyggelse. Innenfor gul støysone (H220) kan ny støyfølsom bebyggelse vurderes dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold i henhold til retningslinje T-1442/2016 for behandling av støy i arealplanlegging eller senere gjeldende retningslinje.*
>
> *Ved søknad om byggetillatelse innenfor hensynssonene, skal det utarbeides rapport med bygningstegninger og utomhusplan som viser støyisolering/støyavskjerming i henhold til gjeldende retningslinjer og forskrifter. Nødvendige støyreduserende tiltak skal være gjennomført før ferdigattest kan gis.*

Det gjøres imidlertid oppmerksom på at det innenfor gul flystøysone sjelden vil være mulig å overholde kravene til utendørs støy i henhold til grenseverdiene i tabell 3 i retningslinjen da det er vanskelig å skjerme uteområder for støy som kommer ovenfra.

Gjeldende flystøysoner for Lakselv lufthavn Banak kan ettersendes i pdf- og sosi-format på forespørsel til post@avinor.no.

9. Avsluttende merknader

Dersom nødvendige lufthavnarealer samt bestemmelser for følgende tema ikke innarbeides i KPA, må dette brev forstås som en innsigelse til planen, jf. *Plan- og bygningsloven § 5-4:*

- Avsette lufthavnarealer i sjøområdet i nord (inklusiv clearway), alternativt etablere hensynssone med båndlegging av samme areal, jf. punkt 2.
- Avsette lufthavnarealer sør for rullebanen, alternativt etablere hensynssone med båndlegging av samme areal, jf. punkt 2.
- Etablere hensynssoner med høyderestriksjoner og byggerestriksjoner omkring Lakselv lufthavn (H190) med tilhørende bestemmelser, jf. punkt 3.
- Innarbeide bestemmelse om turbulensforhold ved Lakselv lufthavn, jf. punkt 4.
- Innarbeide bestemmelse om farlig eller villedende belysning ved Lakselv lufthavn, jf. punkt 5.
- Innarbeide bestemmelse om krav til synlighet av hinderlys, sirklingslys og ledelys, jf. punkt 6.
- Innarbeide bestemmelse om forebyggende tiltak mot «birdstrike» ved Lakselv lufthavn, jf. punkt 7.

Følgende forhold er faglige råd:

- Utforming av lufthavnarealet ved terminalområdet, jf. punkt 2.
- Etablere hensynssoner om oppdaterte flystøysoner med tilhørende bestemmelser, jf. punkt 8.

Med vennlig hilsen
Avinor AS

Einar K Merli
Arealplanlegger
Konsept, plan og utforming

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Kopi: Porsanger kommune

Vedlegg 5

Postboks 150 NO-2061 Gardermoen
Tlf: +47 67 03 00 00 / Fax: +47 64 81 20 01
post@avinor.no / avinor.no
NO 985 198 292 MVA