AVINOR

Porsanger kommune
Rådhuset
9712 LAKSELV

Vår ref.
16/07148-7

Vår dato:
31.03.2017

Deres ref.

Deres dato:
06.02.2017

Vår saksbehandler:
Einar K Merli - 976 51 687

Porsanger kommune - Høring - Oppstart av rullering av kommuneplanen - Planprogram for kommuneplan 2018-2045 - Uttalelse fra Avinor

Vi viser til e-post fra Porsanger kommune v/Øystein Willersrud av 06.02.2017 vedrørende oppstart av rullering av kommuneplanen samt høring av planprogram for kommuneplan 2018-2045.
Det vises videre til e-post fra Willersrud der Avinor har fått forlenget fristen med å komme med innspill til 31.03.2017.

1. Innledning

Det er viktig at planprogrammet har tatt inn et punkt om at det i kommuneplanens arealdel må gjøres en avklaring av arealene ved Lakselv lufthavn og at implementering av støysoner og sikkerhetsrestriksjoner rundt lufthavnen vil være sentralt.
Avinor vil nedenfor gå gjennom de ulike punktene som må innarbeides i kommuneplanens arealdel.

2. Lufthavnareal

Etter det vi kan se av gjeldende kommuneplan fra 2000 er ikke arealene ved Lakselv lufthavn blitt lagt inn som lufthavnarealer. Det finnes en reguleringsplan fra 2001 som innbefatter byggeområdet på lufthavnen og en reguleringsplan for tilgrensende golfområde vedtatt 19.12.2001.
Reguleringsplanen for byggeområdet på lufthavnen (fra 2001) omfatter arealet mellom rullebanen og Rv 892, fra Avinors driftsområde i nord til ned mot baneenden i sør. Banesystemet og sikkerhetsområdene på lufthavnen er ikke regulerte.
I vedlegg 1 (datert 30.03.2017) følger en kartskisse som viser nåværende og fremtidig arealbruk ved Lakselv lufthavn, jf. gjeldende masterplan for Lakselv lufthavn (vedlegg 2). Vi vil knytte følgende kommentarer til de enkelte områdene som ønskes avsatt til lufthavnformål (kode 2030):

- Område L1 (vist med lys grå farge) er hovedsakelig ubebygde arealer brukt til rullebane, taksebane, sikkerhetsområder, manøvreringsarealer, flyoppstilling, flynavigasjonsanlegg, innflygingslysanlegg og hinderfritt stigeområde[1] (clearway). Mesteparten av arealet eies av Avinor. Noe av arealet er eid av Forsvaret.

[1] Lakselv lufthavn har godkjent et hinderfritt stigeområde (clearway) på 1,25 % helling mot nord. Clearway starter ved enden av bane 34 (mot nord), som i dette tilfellet sammenfaller med landingsterskel til bane 16 (mot sør), og strekker seg 1350 meter nordover med en bredde på 150 meter (dvs. 75 meter til hver side av forlenget senterlinje på rullebanen), jf. *EASA-krav CS ADR-DSN.B.195 Clearways, gjeldende fra 01.09.2015.* Område L1 innbefatter i nord det hinderfrie stigeområdet. Avinor vil ikke gjennomføre fysiske tiltak i sjøen nord for innflygingslysene til bane 16 (i nord), men det er viktig av sikkerhetsmessige grunner at det ikke etableres annen virksomhet innenfor det hinderfire stigeområdet (clearway).

Postboks 150 NO-2061 Gardermoen
Tlf: +47 815 30 550 / Fax: +47 64 81 20 01
post@avinor.no / avinor.no
NO 985 198 292 MVA

- Område L2 (vist med mørk grå farge) er terminal-/byggeområde ved Lakselv lufthavn. Det rommer 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. Området er avgrenset av rullebanens sikkerhetsområde m.v. mot vest, mot adkomstveien til lufthavnen (Riksvei 892) i sørøst og mot golfbanen i nordøst.

- Område L3 (vist med mørk grå farge) er Avinors brannøvingsfelt. Innenfor dette området finnes enkelte bygg som benyttes i forbindelse med øvelser. I masterplanen for Lakselv lufthavn er det angitt at det kan være behov for å gjennomføre tiltak / fornye enkelte bygg innenfor dette området.

- Område L4 (vist med lys grå farge) eies av Avinor og benyttes til innflygningslys for lufthavnen. Arealet er for øvrig beliggende utenfor lufthavngjerdet og benyttes i praksis også som friområde for publikum. Det er viktig for Avinor å holde frisikt til innflygingslysene på dette området.

- Område L5 (vist med sort skravur) eies av Finnmarkseiendommen og festes bort til North Cape Golf Club. Dersom det oppstår behov for å utvide byggeområdet / etablere ny arealkrevende virksomhet på lufthavnen, vil det etter Avinors syn være mest realistisk å gjøre dette på område som i dag er regulert til golfbane. Nåværende bruk av område L5 er «driving range».
  Avinor har ikke konkrete planer om å etablere ny arealkrevende virksomhet på lufthavnen, men anbefaler at kommunen beholder område L5 som et åpent friområde uten ny tung infrastruktur.

Avinor ønsker følgende bestemmelser tilknyttet det enkelte lufthavnformål (kode 2030) i arealdelen til kommuneplanen:

- *Område L1:*
  Innenfor området tillates etablering av rullebaner og taksebaner, sikkerhetsområder oppstillingsplasser og manøvreringsarealer for fly og helikopter.
  Innenfor området kan det oppføres/etableres bygninger og anlegg for flyplassens flyoperative trafikksikkerhetssystem, flynavigasjonsutstyr, innflygingslys, sikkerhetsgjerder, inspeksjons- og utrykningsveier og øvrige installasjoner/tekniske anlegg som er nødvendige for flyplassens drift og vedlikehold.

- *Område L2:*
  Innenfor området kan det oppføres fly- og helikopterterminal, administrasjonsbygg, driftsbygg (brannstasjon, verksteder, garasjer, sandlager m.v.), hangarer, fuel-anlegg, oppstillingsplasser og manøvreringsarealer for fly og helikopter, bilparkering, veier, sikkerhetsgjerder, bygg for annen lufthavntilknyttet næringsvirksomhet samt øvrige installasjoner/tekniske anlegg som er nødvendige for flyplassens drift og vedlikehold.

- *Område L3:*
  Innenfor området kan det oppføres brannøvingsfelt med tilhørende bebyggelse, tekniske anlegg, veier og sikkerhetsgjerder.

- *Område L4:*
  Innenfor området kan det oppføres innflygingslys samt etableres inspeksjons- og utrykningsveier.
  Det er tillatt med avskoging innenfor området av hensyn til frisikt for innflygingslysene.

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

For Avinor er det viktig at høyderestriksjonene rundt rullebanen og byggerestriksjonskrav for flynavigasjonsanleggene blir ivaretatt gjennom overordnet arealplan med tilhørende bestemmelser. Overholdelse av høyde- og byggerestriksjonskravene er viktig for flysikkerheten og regulariteten, og nødvendig for at lufthavnen skal beholde sin godkjennelse i henhold til nasjonalt og europeisk regelverk.

Luftfartstilsynet har stilt krav om at bestemmelser for hinderfrihet i forbindelse med inn-/utflyging blir ivaretatt. Avinor har følgelig et behov for å innarbeide lufthavnens restriksjonsplan og byggerestriksjonskart (BRA-kart) i arealdelen til kommuneplanen. Luftfartsloven krever at flatene i restriksjonsplanen og byggerestriksjonene for flynavigasjonsanleggene behandles på en slik måte av planmyndighetene at det kan utøves kontroll over områdene og bruken av disse. Det er disse flatene som bestemmer blant annet hvilke minima[2] den enkelte lufthavn vil få ved flyoperasjoner. Avinor er i ferd med å oppdatere både restriksjonsplanen (ENNA-P-08) og byggerestriksjonskartet (BRA-kartet, ENNA-P-09). Disse vil bli sendt Porsanger kommune i pdf- og sosi-format så snart de foreligger.

Luftfartsloven og retningslinjer som tidligere er sendt flyplasskommunene fra Samferdsels-departementet, presiserer at hovedregelen er at hinderfriheten rundt flyplassene skal ivaretas gjennom Plan- og bygningslovens (PBL) bestemmelser.

Restriksjonsplanen og byggerestriksjonskartet (BRA-kartet) for lufthavnen må legges inn som egne hensynssoner H190 (andre sikringssoner). 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 rundt rullebanen i henhold til restriksjonsplanen for lufthavnen, hjemlet i *kap. 10 og 11 i Forskrift om utforming av store flyplasser*[3] *BSL E 3-2, vedtatt 06.07.2006.*
- Byggerestriksjoner rundt flynavigasjonsanleggene i henhold til BRA-kartet, hjemlet i *§ 6 i Forskrift om kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste BSL G 6-1, vedtatt 27.06.2011.*

Begge forskriftene ovenfor er hjemlet i *Luftfartsloven § 7-1*.

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*

---

[2] Minima angir hvor langt ned mot banen et fly kan gå i dårlig sikt før piloten skal se banen/innflygingslysene. Hvis piloten i denne høyden ikke kan se banen/innflygingslysene, skal landingen avbrytes.
[3] Det pågår en prosess med å konvertere teknisk/operativ godkjennelse av lufthavnene til EU sertifisering. Etter EU sertifisering vil EU kravene gjelde.

(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 vil bli gjennomført av Avinor. Vedlagte saksbehandlingsrutine gjelder for håndtering av utsjekk mot hinderflatene rundt rullebanen.

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.

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 vedlagte saksbehandlingsrutine. For områder beliggende mellom de viste koter, skal byggerestriksjonen beregnes gjennom interpolasjon.

Vedlegg 3 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 4 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.

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

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:
http://www.luftfartstilsynet.no/flysikkerhet/Oppstilling_og_bruk_av_kraner

4. Farlig eller villedende belysning

Det er av stor betydning for Avinor at det ikke etableres farlig eller villedende belysning i nærheten av innflygingslysanleggene til lufthavnen, jf. *§ 13-3 i overnevnte forskrift BSL E 3-2*. 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.

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

> ***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.*

5. Krav til synlighet av hinderlys, sirklingslys og ledelys

Avinor kan 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 vil bli gjennomført av Avinor.*

6. Andre forhold rundt en lufthavn

Avinor presiserer at i forbindelse med arealplanlegging rundt lufthavnen vil et viktig hensyn for å forhindre vindskjær og turbulens for flytrafikken være at større bygg eller anlegg ikke plasseres i nærområdene til rullebanen. Videre er det ønskelig at avfallsdeponier og avfallsanlegg plasseres minimum 5 km unna lufthavnen av hensyn til fare for kollisjon mellom luftfartøy og fugl (birdstrike).

7. Ny forskrift vedrørende modellfly/droner

Avinor vil orientere om ny *forskrift om luftfartøy som ikke har fører om bord mv av 30.11.2015, hjemlet i luftfartsloven*. Forskriften trådte ikraft fra 01.01.2016 og gjelder for all flyging med modellfly eller luftfartøy som ikke har fører om bord, såkalte droner. Avinor vil særlig nevne § 7 tredje ledd om at det ikke er tillatt å fly modellfly nærmere enn 5 km fra en lufthavn uten tillatelse fra lokal lufttrafikktjeneste.

8. Flystøysoner

Det er utført flystøysoneberegninger for perioden 2008-2018 for Lakselv lufthavn i 2009. Flystøysonekartet for Lakselv lufthavn er beregnet av SINTEF på oppdrag for Avinor/OSL og er dokumentert i rapport SINTEF A12289, datert 11.08.2009. Flystøysonekartet ble oversendt Porsanger kommune ved brev av 30.09.2009.
Avinor vil med det første oversende flystøysonekartet digitalt i sosi-format til kommunen på følgende e-post: postmottak@porsanger.kommune.no

I forbindelse med søknad om ny konsesjon for lufthavnen ble det i 2015 vurdert å gjennomføre ny støyberegning. Støyberegningen fra 2009 bygger imidlertid på et høyere trafikkvolum enn hva som faktisk er tilfelle i dag, og også i forhold til hva som ligger inne i den nyeste trafikkprognosen. Det ble på dette grunnlag vurdert at den eksisterende støyberegningen fortsatt er representativ og at det ikke var behov for å gjennomføre nye beregninger.

Resultatene av støyberegningene viser at støybildet i svært stor grad domineres av den militære aktiviteten og det er F-l6 som er dimensjonerende flytype, selv med den forholdsvis lave aktiviteten. Aktiviteten foregår i det alt vesentlige på dag og kveld og bare i liten grad på natt.

Flystøysonekart viser hvilken støybelastning lufttrafikken er beregnet å ville påføre områdene rundt flyplassen. Hovedformålet med T-1442 og gjeldende retningslinje T-1442/2012 er å gi kommunene grunnlag for å innarbeide flystøysonegrensene i sine kommune- og reguleringsplaner.

Flystøysonene må legges inn i arealdelen til kommuneplanen som egne hensynssoner. Avinor foreslår at følgende tekst benyttes som bestemmelse til hensynssonene:

> ***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-1442/2012 eller senere gjeldende retningslinje.*
>
> *Ved søknad om byggetillatelse etter Plan- og bygningsloven 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.*

Avinor bemerker 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.

9. Avsluttende merknader

Dersom Porsanger kommune ikke innarbeider / følger opp punktene nedenfor i arealdelen med tilhørende bestemmelser, vil Avinor senere vurdere å fremme en innsigelse til kommuneplanens arealdel i medhold av *Plan- og bygningsloven § 5-4*:

- Avsette arealer til lufthavnformål (2030), nevnt som areal L1, L2, L3 og L4 i punkt 2.
- Etablere hensynssoner for restriksjonsplanen (H190_1) og byggerestriksjonskartet for flynavigasjonsanleggene (H190_2) med tilhørende bestemmelser, jf. punkt 3.
- Ta inn generell bestemmelse om farlig eller villedende belysning, jf. punkt 4.
- Ta inn generell bestemmelse om krav til synlighet av hinderlys, sirklingslys og ledelys, jf. punkt 5.

Anbefalingen vedrørende hensynssoner for flystøy er et faglig råd, jf. punkt 8.

Med vennlig hilsen
Avinor AS

Ulf Myrmel
Lufthavnsjef
Lakselv lufthavn Banak

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Kopi: Fylkesmannen i Finnmark, Luftfartstilsynet

Vedlegg: 4

Postboks 150 NO-2061 Gardermoen
Tlf: +47 815 30 550 / Fax: +47 64 81 20 01
post@avinor.no / avinor.no
NO 985 198 292 MVA