

Statsforvalteren i Nordland
Postboks 1405
8002 BODØ

Vår ref.
19/02063-149

Vår dato:
25.06.2025

Deres ref.

Deres dato:

Vår saksbehandler:
Einar K Merli - 976 51 687

Rana kommune - Reguleringsplaner - Høring og offentlig ettersyn - Detaljreguleringsplan - Avfallshåndtering på Røssvollheia - PlanID 5022 - Innsigelse fra Avinor

Vi viser til henvendelse fra Rana kommune, datert 11.06.2025 (ref. 2025/14817-17) vedrørende høring og offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan for avfallshåndtering på Røssvollheia, planID 5022.

Avinor har uttalt seg til varsel om oppstart av planarbeidet ved brev av 15.05.2025 til Prodeco AS.

Hensikten med planarbeidet er å åpne opp for økning av byggehøyde på eksisterende sorteringshall til Helgeland Avfallsforedling IKS, dette for å effektivisere drift. Det er ikke tiltenkt endring av reguleringsformål. Planen vil ikke endre stedets karakter, da eksisterende reguleringsformål skal videreføres.

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.

Avinor gjentar at så lenge det er drift på Mo i Rana lufthavn Røssvoll må alle forhold knyttet til flysikkerheten innarbeides i detaljreguleringsplanen. Dette vil bli nærmere redegjort for nedenfor.

Planområdet ligger nordøst for Mo i Rana lufthavn Røssvoll, i en avstand av ca. 370 – 800 meter fra rullebanens senterlinje.

2. Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Mo i Rana lufthavn Røssvoll

Hele planområdet ligger innenfor horisontalflaten som er en høyderestriksjonsflate/hinderflate i restriksjonsplanen for Mo i Rana lufthavn Røssvoll, hjemlet i *EASA-krav CS-ADR-DSN.H.420 og CS-ADR-DSN.J.470, gjeldende fra 29.03.2022.*

Horisontalflaten ligger på kote 115,2 meter over havet (moh), dvs. 45 meter over rullebanen. Terreng høyden innenfor planområdet ligger på ca. kote 45 – 75 moh.

Eksisterende sorteringshall har en maksimal høyde på kote 78,4 moh, basert på terreng høyde ca. kote 69,0 moh og byggehøyde 9,4 meter. Det er foreslått en maksimal byggehøyde på 16 meter over gjennomsnittlig planert terreng, jf. § 8 i forslag til reguleringsbestemmelser, sist revidert 13.05.2025. Det vil gi en maksimal høyde på ca. kote 85 moh, basert på gjennomsnittlig basert terreng på ca. kote 69 moh. Det medfører at sorteringshallen og bruk av kran til oppføring av den, ikke vil komme i konflikt med horisontalflaten (hinderflate).

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

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

3. Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg

Planområdet er ikke berørt av byggerestriksjonskrav (BRA-krav) for flynavigasjonsanleggene ved lufthavnen, jf. §§ 7-1, 7-2 og 7-3 i *Forskrift om krav til lufttrafikk tjenester og ytere av lufttrafikkstyrings- og flysikringstjenester (ATM/ANS) m.m. av 16.06.2022.*

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, vanlig rullebanebruk samt risiko for personell og materiell etc.

Avinor vil ikke tillate byggeprosjekter som forverrer turbulenssituasjonen ved Mo i Rana lufthavn Røssvoll, jf. *EASA-krav CS ADR-DSN.B.015 med tilhørende veiledning GM1 ADR-DSN.B.015 (b) og AMC1 ADR.OPS.B.075.*

Det å øke byggehøyden for ny sorteringshall til 16 meter innenfor planformålet renovasjonsanlegg RA, som ligger nord i planområdet, forventes ikke å gi uakseptable konsekvenser knyttet til vindskjær eller turbulens.

5. Farlig eller villedende belysning

Det er av stor betydning for Avinor at det ikke etableres farlig eller villedende belysning for flyoperasjoner på lufthavnen eller for personellet i kontrolltårnet, jf. *EASA-krav AMC1 ADR.OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes (a) og (d) og EU-regulativ nr. 139/2014, artikkel 9(c)*.

Planområdet ligger innenfor et vurderingsområde som ICAO Annex 14 anbefaler har følgende utstrekning: Et rektangel som strekker seg 4500 meter før terskler og etter baneende, samt 750 meter til siden for rullebanens forlengede senterlinje.

Det må ikke planlegges for følgende forhold:

- Hvitt lys i retning mot innflygingsretningen.
- Fasadeskilt på handelsbygg i inn- og utflygingsretningen.
- Store og lyssatte reklamesøyler.

Videre presiseres at alle punktllys må rettes ned og være skjermet oppover. Avinor anbefaler bruk av farger som ikke kan forveksles med innflygingslys.

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. Belysningen skal ikke være sterkere enn annen belysning i området.

Overnevnte forhold gjelder også for anleggsmaskiner/lastebiler, kraner og bruk av flomlys i anleggsperioden.

Dersom det kommer inn klager fra piloter eller fra personellet i kontrolltårnet, vil Avinor kunne kreve at lysbruken endres.

Avinor ber på nytt om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen:

Farlig eller villedende belysning

Av hensyn til sikkerheten for lufttrafikken ved Mo i Rana lufthavn Røssvoll skal det utarbeides en belysningsplan for uteområdene som oversendes Avinor (post@avinor.no) for vurdering og godkjenning. Belysningsplanen må også omhandle anleggsperioden.

Kontaktperson hos Avinor i forbindelse med spørsmål knyttet til belysningsplan er:

Jan Andersen, tlf. 469 14 098 eller e-post: jan.andersen@avinor.no med kopi til post@avinor.no.

6. 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 flyplassseier 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.

Erfaring viser at faren for birdstrike er størst da flyene ligger på ca. 2000 fot (ca. 600 meter), og lavere, over rullebanenivå.

Utdrag fra siste risikoanalyse fra 2020 sier følgende:

«Situasjonen for fly/fugl relatert til avfallsanlegget er betraktelig forbedret de siste årene, men det er ikke bra å ha et anlegg som tiltrekker seg fugler så tett innpå lufthavnen. Til tross for iverksatte tiltak ved avfallsanlegget, tiltrekker det seg fortsatt måker og kråkefugler. Lufthavnen må derfor ta initiativ til nye møter med avfallsselskapet/kommunen, med formål å redusere tilstedeværelsen av fugler ved avfallsanlegget. Fugleartene som opptrer ved avfallsanlegget er i denne risikoanalysen beskrevet å utgjøre middels, høyere og høyest risiko med hensyn på birdstrike. Problemet kan best løses ved å lukke avfallsanlegget eller ved at lufthavn og avfallsanlegg lokaliseres på ulike steder.»

Med bakgrunn i dette ber Avinor på nytt 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 Røssvoll

Tiltakshaver er ansvarlig for å gjøre risikoanalyse med hensyn til faren for birdstrike ved planforslaget. Risikoanalysen skal i tillegg omhandle den samlede virkningen og belastningen av alle nye og iverksatte planer samt eksisterende arealbruk og hvilken betydning de har for flysikkerheten. Risikoanalysen skal inneholde forslag til avbøtende tiltak og oversendes Avinor (post@avinor.no) for vurdering og godkjenning. Det stilles krav om lukket avfallshåndtering. Avinor stiller krav om at tak og bygningskonstruksjoner utformes og driftes på en slik måte at det blir lite attraktivt for fugler å hekke der.

Vi kjenner risikoen i dag, men vi vet ikke hva en endring i bygningsmasse vil føre til, så vi gjentar henstillingen med bakgrunn i «føre-var» - prinsippet om at endringer i bygningsmasse og deponering ikke endres før ny lufthavn er i drift i Fagerlia.

Kontaktperson hos Avinor i forbindelse med spørsmål knyttet til forebyggende tiltak mot birdstrike, herunder utarbeidelse av risikoanalyse og utformingskrav er: Jan Andersen, tlf. 469 14 098 eller e-post: jan.andersen@avinor.no med kopi til post@avinor.no.

7. Varslingsrutiner ved sprengningsarbeider

Av hensyn til flysikkerheten krever vi at det opprettes en skriftlig prosedyre med forhåndsvarsling av eventuelle sprengningsarbeider, mellom kontrolltårnet ved Mo i Rana lufthavn Røssvoll og tiltakshaver.

Avinor ber på nytt om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen:

Sprengningsarbeider - Varsling

Tiltakshaver skal av hensyn til flysikkerheten opprette en skriftlig prosedyre om forhåndsvarsling og samordning av sprengningsarbeider med kontrolltårnet ved Mo i Rana lufthavn Røssvoll.

Avinors kontaktperson ved Mo i Rana lufthavn Røssvoll i forbindelse med utarbeidelse av varslingsprosedyre for sprengningsarbeider er: Børge Larsen, tlf. 901 41 753 eller e-post borge.larsen@avinor.no med kopi til post@avinor.no.

8. Flystøysoner

Til orientering er planområdet ikke berørt av gjeldende flystøysoner for Mo i Rana lufthavn Røssvoll.

9. Avsluttende merknader

Dersom følgende bestemmelser med hjemmel i gjeldende regelverk for sivil luftfart ikke innarbeides i planbestemmelsene, må dette brev forstås som en innsigelse til detaljreguleringsplanen fra Avinor av hensyn til flysikkerheten, jf. *Plan- og bygningsloven § 5-4*:

- Bestemmelse om farlig eller villedende belysning ved Mo i Rana lufthavn Røssvoll, herunder utarbeidelse av belysningsplan for uteområdene samt for anleggsperioden, jf. punkt 5.
- Bestemmelse om forebyggende tiltak mot birdstrike ved Mo i Rana lufthavn Røssvoll, herunder utarbeidelse av risikoanalyse, krav om lukket avfallshåndtering samt krav om utforming og drift av tak og bygningskonstruksjoner, jf. punkt 6.
- Bestemmelse om varslingsprosedyre ved eventuelle sprengningsarbeider, jf. punkt 7.

Med vennlig hilsen

Avinor AS

Einar K Merli
Arealplanlegger
Masterplan, flyplassutforming og kapasitet

Dokumentet er godkjent, og krever ikke en digital signatur.

Kopi til:
Luftfartstilsynet
Rana kommune