

ASPLAN VIAK AS AVD MO I RANA
Postboks 24
1301 SANDVIKA

Att.: Åsmund Rajala Strømnes

Vår ref.
19/02063-76

Deres ref.
634745-01

Vår dato:
18.08.2022

Deres dato:
05.07.2022

Vår saksbehandler:
Einar K Merli - 976 51 687

Rana kommune - Reguleringsplaner - Varsel om oppstart - Detaljreguleringsplan - Grubåsen - Gbnr 24/4 - Uttalelse fra Avinor

Vi viser til Deres brev av 05.07.2022 vedrørende varsel om oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan for Grubåsen, gbnr 24/4, i Rana kommune.

Tiltakshaver er Brennåsen Boligutvikling AS som ønsker å legge til rette for en etablering av 250 – 300 boenheter innenfor eiendommen i Grubåsen / Brennåsen. Boligbebyggelsen skal være iform av blokker/leiligheter og rekkehus. Ut fra mottatt illustrasjon er blokkbebyggelsen vist med inntil 5 – 6 etasjer.

1. Innledning

Luffartstilsynet 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. 5,7 – 6,1 km sør-sørvest for landingsterskel til bane 31 (fra sørøst) på Mo i Rana lufthavn Røssvoll. Videre ligger planområdet ca. 2440 – 2930 meter sørvest av landingsterskel til bane 08 (fra vest) for fremtidig nye Mo i Rana lufthavn Fagerlia.

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.

Hele planområdet ligger innenfor horisontalflaten i restriksjonsplanen for fremtidig ny Mo i Rana lufthavn Fagerlia, jf. *EASA-krav CS ADR-DSN.H.420 og CS ADR-DSN.J.480, om hinderflater og begrensing av hinder, gjeldende fra 23.06.2021*.

Restriksjonshøyden (horisontalflaten) innenfor planområdet ligger på kote 220,8 meter over havet (moh).

Siden terrenghøyden innenfor planområdet ligger på kote 104 – 151 moh, vil planlagt bebyggelse og bruk av byggekraner til oppføring av den, ikke komme i konflikt med horisontalflaten

(hinderflate) for ny lufthavn. Det legges til grunn at byggekraner opererer maksimalt 20 meter over taket på ny bebyggelse.

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. 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. 2500 meter fra flynavigasjonsinstallasjonene på Mjøllia til planområdet. Planområdet har relativt stor utstrekning og det settes et midlere BRA-krav gitt av navigasjonsanlegget LOC31 med 175 moh. BRA-kravet gjelder også for fremtidig Mo i Rana lufthavn.

Avinor ber om at følgende bestemmelse 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 175 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 175 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 tårnkran.

Radioteknisk vurderinger av bygg og tårnkran 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.

4. Farlig eller villedende belysning ved fremtidig ny Mo i Rana lufthavn

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.

5. 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.

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.

6. 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.

7. Avsluttende merknader

Dersom overnevnte bestemmelse (jf. punkt 5) 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, og krever ikke en digital signatur.

Kopi til:
Statsforvalteren i Nordland
Rana kommune