

Tromsø kommune
Postboks 6900
9299 TROMSØ

Vår ref.
19/00460-57

Vår dato:
26.05.2020

Deres ref.
BYGG-20/01238-4

Deres dato:
13.05.2020

Vår saksbehandler:
Einar K Merli - 976 51 687

Tromsø lufthavn - Gbnr 118/1016 - Huldervegen 2 - Oppføring av hotellbygg Workinntunet - Vedtak rammetillatelse - Klage fra Avinor

Vi viser til Deres brev av 13.05.2020 vedrørende vedtak om rammetillatelse for oppføring av hotellbygg på Workinntunet, gbnr 118/1016, Huldervegen 2, i Tromsø kommune.

1. Innledning

Luftfartstilsynet har den 20.12.2017 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 Tromsø lufthavn Langnes.

Det planlagte bygget vil bli liggende ca. 443 – 473 meter sørøst for landingsterskel til bane 01 (fra sør) ved Tromsø lufthavn, basert på mottatt situasjonsplan, datert 28.02.2020.

2. Hinderflater/høyderestriksjonsflater i restriksjonsplanen for Tromsø lufthavn

Det planlagte hotellet vil bli liggende i sin helhet innenfor sideflaten, som er en høyderestriksjonsflate/ hinderflate i restriksjonsplanen for lufthavnen, hjemlet i EASA-krav CS ADR-DSN.H.430 og CS ADR-DSN.J.480, gjeldende fra 08.12.2017.

Restriksjonshøyden (sideflaten) der hotellet er plassert ligger på ca. kote 46,6 meter over havet (moh) ved vestre fasade på bygget, og stigende lineært med 14,3% til ca. 48,8 moh ved østre fasade på bygget. Ifølge mottatt fasadetegning, revidert 28.02.2020, har det planlagte bygget en maksimalhøyde på kote 46,0 moh (inkludert tekniske installasjoner), og vil følgelig ikke komme i konflikt med sideflaten (hinderflate) i restriksjonsplanen for lufthavnen.

Tiltakshaver har tidligere ønsket å ha en tårnkran stående på østsiden av hotellet. En tårnkran som skal benyttes ved oppføring av bygget, vil måtte gjennomtrengte sideflaten (hinderflate) i restriksjonsplanen for lufthavnen, og det er ikke gitt at bygget kan oppføres med tårnkran. Se også punkt 3. Tiltakshaver må i den forbindelse utarbeide en risikoanalyse etter anerkjent standard for å fastslå om kranbruken er akseptabel med hensyn til flysikkerheten. Tiltakshaver må sende søknad om bruk av tårnkran med tilhørende risikoanalyse til Avinor (post@avinor.no) som grunnlag for søknad om godkjenning til Luftfartstilsynet. Utarbeidelse av risikoanalyse utføres av konsulentfirma med luftfartskompetanse, eksempelvis Safetec eller DNV GL. Det vises i den forbindelse til mer utfyllende opplysninger i vedlagt brev av 02.05.2019 til AT Plan & Arkitektur AS.

Dersom det skal benyttes mobilkran, må tiltakshaver på forhånd søke Tromsø lufthavn om godkjenning av kranbruken. Mobilkran må kunne senkes i forbindelse med flyginger til/fra Tromsø lufthavn. Tiltakshaver skal før mobilkran kan tas i bruk, ha på plass nødvendig prosedyre med varslingsrutiner for direkte kontakt mellom kontrolltårnet ved Tromsø lufthavn og ansvarlig kranfører. Tiltakshaver er ansvarlig for å gjennomføre en risikoanalyse i samråd med Tromsø lufthavn for å sjekke ut om kranbruken er akseptabel med hensyn til flysikkerheten.

Avinors kontaktperson ved Tromsø lufthavn i forbindelse med risikoanalyse for bruk av mobilkran er: Per-Erik Nordsveen, tlf. 67 03 45 22 / 913 32 842
eller e-post: Per-Erik.Nordsveen@avinor.no

For begge krantyper gjelder også følgende:

- Prosedyredesign må sjekke at byggekranene ikke vil påvirke minima¹.
- Det stilles krav om at byggekraner har påmontert faste røde hinderlys i samsvar med følgende regelverk:
<https://luftfartstilsynet.no/aktorer/flysikkerhet/luftfartshinder-oppstilling-og-bruk-av-kraner/>
- Når det gjelder oppstilling og bruk av mobilkran, vises også til følgende regelverk for rapportering og registrering av luftfartshinder:
<https://luftfartstilsynet.no/aktorer/flysikkerhet/luftfartshinder-oppstilling-og-bruk-av-kraner/>

3. Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg

Bygget 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.

Indra har den 03.06.2019 gjennomført en radioteknisk analyse av hotellbygget. Resultatet av analysen viser at hotellbygget ikke vil påvirke flynavigasjonsanleggene ved Tromsø lufthavn radioteknisk uheldig.

Avinor vil gjenta som presisert i vårt brev av 02.05.2019 at bruk av tårnkran til oppføring av bygget anses problematisk og kranen må vurderes radioteknisk, muligens også kontrolleres med testfly for utbyggers regning. Det er ikke gitt at bygget kan oppføres med tårnkran. Bruk av mobilkran til oppføring av bygget må også vurderes radioteknisk avhengig av størrelsen på de elementene som skal heises opp.

Radiotekniske vurderinger av kraner bestilles og bekostes av tiltakshaver (utbygger).

Bestilling sendes til:

Avinor Flysikring AS på følgende e-post: post@avinor.no

4. Farlig eller villedende belysning

Siden det aktuelle bygget ligger inntil innflygingen til bane 01 er det vurdert med hensyn til farlig eller villedende belysning i forbindelse med innflyging til lufthavnen fra sør, jf. *EASA-krav AMC1 ADR.OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes (a) og (d) og EU-regulativ nr. 139/2014, artikkel 9(c)*.

Av hensyn til sikkerheten for lufttrafikken ved Tromsø lufthavn må tiltakshaver få utarbeidet en belysningsplan for bebyggelsen og uteområdene som oversendes Avinor for vurdering og

¹ 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.

godkjenning. Belysningsplanen må også omhandle anleggsperioden. Det vises i den forbindelse til mer utfyllende opplysninger i vedlagt brev av 02.05.2019 til AT Plan & Arkitektur AS.

5. Vindskjær og turbulens

Erfaring fra tilsvarende problemstillinger, og de vurderinger som er gjort, tilsier at hindre (bygg) bør ha en høyde over eksisterende terreng der hinderet (bygget) ønskes lokalisert som er mindre enn 1/35 av avstanden til rullebanens senterlinje eller dennes forlengelse. Dersom denne høyden overskrides må bebyggelsen vurderes mht. turbulenseffekter, eventuelt ved hjelp av en vindstrømsanalyse (turbulensanalyse). En slik vurdering vil ta hensyn til bygningsgeometri, lokale vindforhold (vindretning og styrke, samt turbulensintensitet) vanlig banebruk, hvor på rullebanen turbulens kan inntreffe, hvilke flytyper som kan bli påvirket, hvilken fase i avgang / landing blir påvirket, hvor ofte problemet kan oppstå, risiko for personell og materiell etc. Avinor vil ikke tillatte byggeprosjekter som forverrer turbulenssituasjonen ved Tromsø lufthavn, jf. *EASA-krav CS ADR-DSN.B.015 med tilhørende veiledning GM1 ADR-DSN.B.015 (b) samt AMC1 ADR.OPS.B.075*.

Tiltaket har et høyde-/lengdeforhold til forlenget senterlinje på rullebanen som er 36 meter / 409 meter ~ 11,4. Det planlagte hotellet ligger svært nærme innflygingen med hensyn til høyden, jf. betydelig overskridelse av høyde-/lengdeforholdet for tiltaket. Selv med svake østlige vinder må Avinor ha god kontroll på det som skjer på kort finale her, dvs. den siste kritiske delen av innflygingen til bane 01 (fra sør).

Det er derfor nødvendig at tiltakshaver besørger og bekoster en slik strømningsanalyse/turbulensanalyse fra anerkjent leverandør.

Avinor har tidligere påpekt behovet for strømningsanalyse for det nye hotellet i vedlagt brev av 02.05.2019 til AT Plan & Arkitektur AS og vedlagt e-post av 06.06.2019 AT Plan & Arkitektur AS v/Torstein Piltingsrud. Begge forsendelsene er gjort med kopi til Tromsø kommune.

Kontaktperson hos Avinor med hensyn til strømningsanalyse (turbulensanalyse) er Olai R. Hjetland, tlf. 994 60 045 eller e-post Olai.Rune.Hjetland@avinor.no

6. Klage

Med bakgrunn i overnevnte redegjørelse ber Avinor om at følgende punkter tas inn under punkt 4 i vedtaket om krav som skal være oppfylt før igangsettingstillatelse kan gis:

- Nytt underpunkt: Tiltakshaver må besørge utarbeidet strømningsanalyse/turbulensanalyse fra anerkjent leverandør som dokumenterer at byggeprosjektet ikke forverrer turbulenssituasjonen ved Tromsø lufthavn. Strømningsanalysen skal være godkjent av Avinor.
- Tillegg til underpunkt 4d: Bruk av byggekraner skal være godkjent av Luftfartstilsynet/Avinor/Avinor Flysikring. Tiltakshaver må fremlegge nødvendig risikoanalyse etter anerkjent standard og radioteknisk vurdering.
- Nytt underpunkt: Tiltakshaver må få utarbeidet belysningsplan for bebyggelsen og uteområdene. Belysningsplanen må også omhandle anleggsperioden. Belysningsplanen skal være godkjent av Avinor.

For å kunne ivareta flysikkerheten og ivaretagelse av sertifiseringen av Tromsø lufthavn påklager Avinor kommunens rammetillatelse av 13.05.2020 for hotellet i Huldervegen 2 til Fylkesmannen i Troms og Finnmark dersom overnevnte kulepunkter ikke innarbeides i rammetillatelsen.

Avinor vil avslutningsvis bemerke at Tromsø lufthavn er et svært viktig knutepunkt for flytrafikken i Nord-Norge. En forverring av turbulenssituasjonen ved lufthavnen vil kunne gi begrensninger for bruken av lufthavnen ved spesielle vindretninger, som igjen vil gi en dårligere regularitet for Tromsø lufthavn.

Med vennlig hilsen

Avinor AS

Einar K Merli
Arealplanlegger
Masterplaner og arealdisponering

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Kopi: Luftfartstilsynet, Fylkesmannen i Troms og Finnmark

2 vedlegg.

AT Plan & Arkitektur AS
pb 1232
9262 Tromsø

Att.: Torstein Piltingsrud

Vår ref.
19/00460-8

Deres ref.

Vår dato:
02.05.2019

Deres dato:
18.02.2019

Vår saksbehandler:
Einar K Merli - 976 51 687

Tromsø lufthavn - Byggesak - Nytt hotell - Huldrevegen 2 - Gbnr 118/1016 i Tromsø kommune - Foreløpig uttalelse fra Avinor

Vi viser til Deres e-poster datert 18.02.2019 og 17.04.2019 vedrørende byggesak for nytt hotell på Huldrevegen 2, gbnr 118/1016 i Tromsø kommune.

1. Innledning

Luftfartstilsynet har den 20.12.2017 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 Tromsø lufthavn Langnes.

Det aktuelle bygget vil bli liggende ca. 446 – 473 meter sørøst for landingsterskel til bane 01 (fra sør) ved Tromsø lufthavn, basert på mottatt utomhusplan, revidert 16.04.2019.

2. Hinderflater/høyderestriksjonsflater i restriksjonsplanen for Tromsø lufthavn

Det planlagte hotellet ligger i sin helhet innenfor sideflaten, som er en høyderestriksjonsflate/hinderflate i restriksjonsplanen (ENTC-P-08) for lufthavnen, hjemlet i *EASA-krav CS ADR-DSN.H.430 og CS ADR-DSN.J.480, gjeldende fra 01.09.2015*.

Restriksjonshøyden (sideflaten) der hotellet er plassert ligger på ca. kote 46,8 meter over havet (moh) ved vestre fasade på bygget, og stigende lineært med 14,3% til ca. 48,8 moh ved østre fasade på bygget. Ifølge mottatt fasadetegning, revidert 16.04.2019, har det planlagte bygget en maksimalhøyde på kote 46,3 moh (inkludert tekniske installasjoner), og vil følgelig ikke komme i konflikt med sideflaten (hinderflate) i restriksjonsplanen for lufthavnen.

Tiltakshaver ønsker å ha en tårnkran stående på østsiden av hotellet.

En tårnkran som skal benyttes ved oppføring av bygget, vil måtte gjennomtrengte sideflaten (hinderflate) i restriksjonsplanen for lufthavnen. Tiltakshaver må i den forbindelse utarbeide en risikoanalyse etter anerkjent standard for å fastslå om kranbruken er akseptabel med hensyn til flysikkerheten. Tiltakshaver må sende søknad om bruk av kran med tilhørende risikoanalyse til Avinor (post@avinor.no) som grunnlag for søknad om godkjenning til Luftfartstilsynet.

Utarbeidelse av risikoanalyse utføres av konsulentfirma med luftfartskompetanse, eksempelvis Safetec eller DNV GL.

I forbindelse med søknad om tårnkran må det angis følgende opplysninger:

- Navn og spesifikasjoner (løftediagram) på tårnkranen.
- Nøyaktig oppstillingsplass for tårnkranen med angivelse av koordinater.
- Kotehøyde på oppstillingsplass.
- Tårnkranens maksimalhøyde over terreng.
- Kotehøyde på tårnkranens høyeste punkt samt kotehøyde på bommen.
- Maksimal lengde på tårnkranens bom (ut fra oppstillingspunkt).
- Tidsrom for opprigget tårnkran.

Tilsvarende opplysninger vil også gjelde for bruk av eventuell mobilkran.

All bruk av byggekraner skal koordineres med kontrolltårnet på Tromsø lufthavn.

Det stilles krav om at byggekraner er utstyrt med faste røde hinderlys:

- For tårnkran skal det være tre hinderlys, fordelt på kongetopp, utliggerspiss og enden av bakbro.
- For mobilkran skal det være hinderlys i bomspissen.

Kraner må meldes inn til Nasjonalt register over luftfartshindre (NRL) hos Statens kartverk.

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/>

Ved spørsmål om bruk av kraner og søknad om godkjenning til Luftfartstilsynet er Avinors kontaktperson Mette Krokstrand, tlf. 930 37 977 eller e-post: Mette.Krokstrand@avinor.no

3. Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg

Bygget 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.

BRA-kravet er gitt av flynavigasjonsanlegget LOC01 med 6 moh.

Det omsøkte bygget har fått endret høyde og fasadevinkel i forhold til rullebanens senterlinje og den radiotekniske vurderingen fra 2015 er således ikke gyldig.

Det må presiseres at bygget er en utfordring for navigasjonsinstallasjonene på Tromsø lufthavn og det bør ikke legges for mye arbeid i detaljering før det bestilles ny radioteknisk vurdering. Det kan være at byggets utforming og retning i terrenget må endres.

Bruk av tårnkran til oppføring av bygget anses problematisk og kranen må vurderes radioteknisk, muligens også kontrolleres med testfly for utbyggers regning. Det er ikke gitt at bygget kan oppføres med tårnkran.

Bruk av mobilkran til oppføring av bygget må også vurderes radioteknisk avhengig av størrelsen på de elementene som skal heises opp.

Radiotekniske vurderinger av bygg og kraner bestilles og bekostes av tiltakshaver (utbygger).

Bestilling sendes til:

Avinor Flysikring AS på følgende e-post: post@avinor.no

Eventuelle spørsmål vedrørende radiotekniske vurderinger kan rettes til Avinor Flysikring ved Nicolai Dons, tlf. 67 03 01 20 eller 941 91 251, eller e-post: Nicolai.Dons@avinor.no

4. Farlig eller villedende belysning

Siden det aktuelle bygget ligger inntil innflygingen til bane 01 er det vurdert med hensyn til farlig eller villedende belysning i forbindelse med innflyging til lufthavnen fra sør, jf. EASA-krav AMC1 ADR.OPS.B.015(a) 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. 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.

Av hensyn til sikkerheten for lufttrafikken ved Tromsø lufthavn må tiltakshaver få utarbeidet en belysningsplan for bebyggelsen og uteområdene som oversendes Avinor for vurdering og godkjenning. Belysningsplanen må også omhandle anleggsperioden.

5. Vindskjær og turbulens

Vindskjær er definert som endring i vindstyrke og vindretning (vindhastighet) over en avstand i en hvilken som helst retning. Turbulens er kastevinder. Både vindskjær og turbulens kan forårsakes av at fysiske hindre forstyrrer en fri luftstrøm. Når avstanden er kort og endringen i vindhastighet er stor, kan dette medføre et alvorlig problem for fly som beveger seg med stor hastighet gjennom slikt luftrom. Vindskjær og turbulens skyldes ofte formasjoner i terrenget. Vindskjær og turbulens på en rullebane kan også skyldes bygninger i nærheten eller vegetasjon. Eiendommen som ønskes bebygd, ligger innenfor siste del av innflygingen til bane 01 (fra sør) og uønsket turbulens i dette området vil være uheldig i forhold til flysikkerheten.

Erfaring fra tilsvarende problemstillinger, og de vurderinger som er gjort, tilsier at hindre (bygg) bør ha en høyde over eksisterende terreng der hinderet (bygget) ønskes lokalisert som er mindre enn 1/35 av avstanden til rullebanens senterlinje. Dersom denne høyden overskrides må bebyggelsen vurderes mht. turbulenseffekter, eventuelt ved hjelp av en vindstrømsanalyse (turbulensanalyse). En slik vurdering vil ta hensyn til bygningsgeometri, lokale vindforhold (vindretning og styrke, samt turbulensintensitet) vanlig banebruk, hvor på rullebanen turbulens kan inntreffe, hvilke flytyper som kan bli påvirket, hvilken fase i avgang / landing blir påvirket, hvor ofte problemet kan oppstå, risiko for personell og materiell etc. Avinor vil ikke tillate byggeprosjekter som forverrer turbulenssituasjonen ved Tromsø lufthavn, jf. *EASA-krav CS ADR-DSN.B.015 med tilhørende veiledning GM1 ADR-DSN.B.015 (b) samt AMC1 ADR.OPS.B.075.*

Det omsøkte bygget ligger ca. 410 meter fra forlenget senterlinje på rullebanen. Det gir en avstandsbrøk til rullebanens senterlinje på 34,8 meter / 410 meter ~ 1/12. Dette er langt høyere enn 1/35-kravet som er nevnt ovenfor, og det kreves utarbeidet en vindstrømsanalyse (turbulensanalyse) for bygget. I utgangspunktet må strømningsanalysen omhandle vind fra øst/nordøst (60 grader), øst (90 grader) og øst/sørøst (120 grader).

Det vil være tiltakshaver som besørger og bekoster en slik turbulensanalyse fra anerkjent leverandør, eksempelvis Kjeller Vindteknikk.

Kontaktperson hos Avinor med hensyn til strømningsanalyse (turbulensanalyse) er Olai R. Hjetland, tlf. 994 60 045 eller e-post Olai.Rune.Hjetland@avinor.no

6. Flystøy

Gjeldende flystøysonekart for Tromsø lufthavn er for perioden 2014 - 2025, og er beregnet av SINTEF, rapport A27269, datert 02.11.2015.

Det aktuelle hotellbygget vil bli liggende i rød flystøysone, i nedre del av støysonen. Avinor forutsetter at lydkravene etter TEK 17 legges til grunn for et nytt hotellbygg.

7. Avsluttende merknader

Avinor vil ikke kunne gi en endelig uttalelse til byggeprosjektet før overnevnte punkter er vurdert og godkjent av Avinor eller Avinor Flysikring. Vi vil anbefale at tiltakshaver starter med bestilling av ny radioteknisk vurdering av hotellbygget hos Avinor Flysikring (punkt 3) og får denne vurdert først. Når det eventuelt foreligger en godkjent radioteknisk vurdering av bygget eventuelt omprosjektert bygg, kan man gå videre med de øvrige punktene:

- Bruk av byggekraner: Godkjenning fra Avinor og Luftfartstilsynet med hensyn til gjennomtreng av hinderflatene (sideflaten) i restriksjonsplanen (punkt 2) og radioteknisk vurdering og godkjenning fra Avinor Flysikring (punkt 3).
- Belysningsplan: Godkjenning fra Avinor (punkt 4).
- Strømningsanalyse (turbulensanalyse): Godkjenning fra Avinor (punkt 5).

Tromsø kommune kan ikke gi rammetillatelse/igangsettingstillatelse for byggeprosjektet og bruk av byggekraner før overnevnte punkter er vurdert og godkjent av Avinor eller Avinor Flysikring.

Med vennlig hilsen

Avinor AS

Einar K Merli
Arealplanlegger
Masterplaner og arealdisponering

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Kopi: Tromsø kommune

Fra: Merli, Einar
Sendt: 6. juni 2019 13:49
Til: torstein.piltingsrud@atpa.no
Kopi: 'postmottak@tromso.kommune.no'; Schrøen, Ivar Helsing;
Øvervold, Bjørn Harald; Henriksen, Svein-Idar; Nybak, Elin;
Krokstrand, Mette; Hjetland, Olai Rune; Dons, Nicolai
Emne: Tromsø lufthavn - Gbnr 118/1016 i Tromsø kommune - Byggesak -
Nytt hotell - Huldervegen 2 - Krav til strømningsanalyse - Uttalelse
fra Avinor
Vedlegg: 19_00460-8 Tromsø lufthavn - Gbnr 118_1016 i Tromsø kommune -
Byggesak - Nytt hotell - Huldrev 1861080_6_1.pdf

AT Plan & Arkitektur AS
v/Torstein Piltingsrud

Vi viser til Deres e-poster nedenfor av 04.05.2019 og 28.05.2019 vedrørende krav til strømningsanalyse i forbindelse med etablering av nytt hotell på Huldrevegen 2, gbnr 118/1016 i Tromsø kommune.

Avinor er innforstått med at hotellet planlegges oppført i samsvar med vilkår i gjeldende reguleringsplan.

Avinor har siden høring av reguleringsplanen for Huldreveien 2 erfart at tilsvarende enkeltstående bygg nær lufthavner kan skape uønsket turbulens. Vi har nå innskjerpet krav om strømningsanalyser i tilsvarende saker med bakgrunn blant annet i det felleseuropeiske regelverket som lufthavnen er godkjent etter. (Regelverket: *EASA-krav CS ADR-DSN.B.015 med tilhørende veiledning GM1 ADR-DSN.B.015 (b) samt AMC1 ADR.OPS.B.075*)

Det er ikke ønskelig fra Avinor sin side at det etableres et byggverk inntil Tromsø lufthavn uten at vi er trygge på at hotellet ikke medfører risiko for turbulens ved visse vindretninger. Tiltak som skaper eller forsterker turbulens nær innflyging medvirker til begrensninger i flyoperasjoner som igjen går ut over lufthavnens regularitet.

Vi mener derfor at det må gjennomføres en strømningsanalyse (turbulensanalyse) av det planlagte hotellet i tråd med punkt 5 i vårt brev av 02.05.2019 til AT Plan & Arkitektur AS (følger vedlagt).

Avinor vil henstille Tromsø kommune, som bygningsmyndighet, å ivareta Tromsø lufthavn ved å stille krav om strømningsanalyse (turbulensanalyse) i rammetillatelsen for det omsøkte hotellet.

Med vennlig hilsen

Einar K. Merli

Arealplanlegger, seksjon Masterplaner og arealdisponering

DRIFT OG INFRASTRUKTUR

enar.merli@avinor.no

Mob: +47 976 51 687

Tlf: +47 67 03 00 00

Dronning Eufemias gate 6

Postboks 150, 2061 Gardermoen