

Hamran/Johansen Arkitekter AS
Akershusstranda 15
0150 Oslo

Att.: Lars Hamran

Vår ref.
19/00684-227

Deres ref.
22105

Vår dato:
08.02.2023

Deres dato:
25.01.2023

Vår saksbehandler:
Einar K Merli - 976 51 687

Tromsø kommune - Reguleringsplaner - Varsel om oppstart - Detaljreguleringsplan - Fjellheisen øvre stasjon - Gbnr 17/1473 og 17/1475 - PlanID 1956 Fjellstua - Uttalelse fra Avinor

Vi viser til Deres brev av 25.01.2023 vedrørende varsel om oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan for Fjellheisen øvre stasjon, gbnr 17/1473 og 17/1475, planID 1956 Fjellstua, i Tromsø kommune.

Det opplyses at formålet med planen er å stadfeste i reguleringsplan etablert arealbruk på øvre stasjon og fjellstua, samt å legge til rette for nybygg. Videre skal planen legge til rette for opparbeiding av utomhusarealene mot Storsteinen, jfr. forarbeidet som er utført i samarbeid med Tromsø kommune ved enhet for park, idrett og friluft.

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. Etter søknad fra Avinor har Luftfartstilsynet i ettertid endret sertifiseringsbasisen (CB) for lufthavnen til *CS-ADR-DSN utgave 4*.

Planområdet ligger ca. 5170 – 5470 meter sørøst for landingsterskel til bane 36 (fra sør) ved Tromsø lufthavn.

2. Hinderflater/høyderestriksjonsflater i restriksjonsplanen for Tromsø lufthavn

Planområdet vil bli liggende innenfor den koniske flaten, som er en hinderflate (høyderestriksjonsflate) i restriksjonsplanen for lufthavnen, jf. *EASA-krav CS ADR-DSN.H.415 og CS ADR-DSN.J.480, om hinderflater og begrenning av hinder, gjeldende fra 23.06.2021*.

Restriksjonshøyden (den koniske flaten) ved planområdet ligger på kote 113 – 128 meter over havet (moh).

Hele det aktuelle området ved Fjellstua ligger vesentlig lavere enn det massive og høyere terrenget på Fløya (671 moh) som ligger lenger sør, og Avinor anser planområdet for å være i skjul av Fløya.

Det planlagte bygget ser ut til å rage maksimum ca. 21 meter over eksisterende terreng. Det vil ikke være behov for hinderlys på bygget.

Når det gjelder oppstilling og bruk av eventuelle byggekraner, 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 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. Farlig eller villedende belysning

Planområdet er vurdert med hensyn til farlig eller villedende belysning i forbindelse med innflyging 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 VFR (visuell flyging) traséer lavere enn planområdet.

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. Det er avgjørende at belysningen rettes mest mulig ned mot bakken. Dette gjelder også for anleggsmaskiner/lastebiler, kraner og bruk av flomlys innenfor planområdet 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 Tromsø lufthavn

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. Det stilles krav om lukket avfallshåndtering samt tømmerutiner som sikrer mot overfylling av beholdere.

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

Gjeldende flystøysonekart for Tromsø lufthavn er for perioden 2017 - 2035, og er beregnet av SINTEF, rapport 2019:00250, datert 21.01.2019.

Til orientering er planområdet ikke berørt av gjeldende flystøysoner.

7. Avsluttende merknader

Dersom overnevnte bestemmelse 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:
Tromsø kommune
Statsforvalteren i Troms og Finnmark