

Statsforvalteren i Agder
Postboks 504
4804 ARENDAL

Vår ref.
19/02439-17

Vår dato:
17.02.2023

Deres ref.

Deres dato:

Vår saksbehandler:
Einar K Merli - 976 51 687

Nye Kristiansand kommune - Kommuneplaner - Høring av kommuneplanens arealdel 2023-2034 - Innsigelse fra Avinor

Vi viser til brev fra Kristiansand kommune, datert 12.01.2023 (ref. 2020021815-356), vedrørende høring av kommuneplanens arealdel 2023-2034 (KPA).

Avinor har uttalt seg i forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet ved brev av 16.03.2021 til Kristiansand kommune.

1. Innledning

Luffartstilsynet har den 05.12.2017 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 Kristiansand lufthavn Kjevik. Etter søknad fra Avinor har Luffartstilsynet i ettertid endret sertifiseringsbasisen (CB) for lufthavnen til *CS-ADR-DSN utgave 5*.

Samferdselsdepartementet har 08.11.2011 vedtatt en formell restriksjonsplan for lufthavnen etter *luffartsloven § 7-13 tredje ledd*.

2. Lufthavnarealer

Etter det vi kan se av forslag til arealplankart, datert 03.01.2023, er fastsatt arealbruk i gjeldende reguleringsplan for Kristiansand lufthavn videreført.

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

Som nevnt i vårt brev av 16.03.2021 til kommunen er det viktig for Avinor at høyderestriksjonene rundt rullebanen og byggerestriksjonskrav (BRA-krav) for flynavigasjonsanleggene blir ivaretatt gjennom kommuneplanen med tilhørende bestemmelser slik Luffartstilsynet krever. Overholdelse av høyde- og byggerestriksjonskravene er viktig for flysikkerheten og regulariteten, og nødvendig for at lufthavnen skal beholde sin sertifisering i henhold til regelverket.

Luffartstilsynet har stilt krav om at bestemmelser for hinderfrihet i forbindelse med inn-/utflyging blir ivaretatt ved de enkelte lufthavnene. Luffartsloven krever at hinderflatene 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 minima¹ den enkelte lufthavn vil få ved flyoperasjoner.

Luffartsloven og retningslinjer som tidligere er sendt flyplasskommunene fra Samferdselsdepartementet, presiserer at hovedregelen er at hinderfriheten rundt flyplassene skal ivaretas gjennom Plan- og bygningslovens (PBL) bestemmelser. I PBL § 11-8 er det fastsatt at kommuneplanen i nødvendig utstrekning skal vise hensyn og restriksjoner som har betydning for bruken av areal. Hensyn og forhold som inngår i PBL § 11-8 siste ledd bokstav a til f, skal markeres i kommuneplanen som hensynssoner med tilhørende retningslinjer og bestemmelser. Når et område senere tas under regulering, gjøres disse forholdene gjeldende i reguleringsplanen.

Vi ser av planforslaget som nå er ute til høring, at restriksjonsplanen er innarbeidet som eget temakart 11.

Avinor mener at både restriksjonsplanen og byggerestriksjonskartet (BRA-kartet) for Kristiansand lufthavn må komme tydeligere fram i KPA ved at de legges inn som særskilte hensynssoner H190 (andre sikringssoner) i arealdelen. 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/hinderflatene rundt rullebanen i henhold til restriksjonsplanen for lufthavnen, hjemlet i *EASA-krav CS ADR-DSN.H (obstacle limitation surfaces) og CS ADR-DSN.J.480 (precision approach runways) gjeldende fra 08.12.2017, samt § 3 i vedtatt restriksjonsplan.*
- Byggerestriksjoner rundt flynavigasjonsanleggene i henhold til BRA-kartet for lufthavnen, hjemlet i §§ 7-1, 7-2 og 7-3 i *Forskrift om krav til lufttrafikktenester og ytere av lufttrafikkstyrings- og flysikringstjenester (ATM/ANS) m.m. av 16.06.2022 samt § 4 i vedtatt restriksjonsplan.*

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) på bygninger og anlegg som ikke overstiger høyderestriksjonene i restriksjonsplanen.

Avinor vil oppdatere både restriksjonsplanen (ENCN-P-08) og byggerestriksjonskartet (BRA-kartet, ENCN-P-09) for Kristiansand lufthavn. Disse vil bli sendt Kristiansand kommune i pdf- og ssi-format med det første.

Overnevnte restriksjonsplan og BRA-kart vises som egne juridiske temakart knyttet til de angitte hensynssonene.

Når det gjelder tilhørende bestemmelse for hensynssonene i KPA, foreslås følgende tekst:

Andre sikringssoner, høyderestriksjoner/byggerestriksjoner omkring Kristiansand lufthavn (H190)

Innenfor hensynssone H190_1 gjelder de høyderestriksjoner som er angitt med koter (sorte streksymboler) på gjeldende restriksjonsplan for Kristiansand lufthavn, Avinors tegning ENCN-P-08. For områder beliggende mellom de viste koter, skal

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.

høyderestriksjonen beregnes gjennom interpolasjon. Innenfor restriksjonsområdet 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 kan bli gjennomført av Avinor. Det gjelder egen saksbehandlingsrutine for håndtering av utsjekk mot hinderflatene rundt rullebanen på lufthavnen.

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 ENCN-P-08 for lufthavnen.

Dersom det skal benyttes byggekraner som bryter høyderestriksjonene i restriksjonsplanen, skal Avinor Kristiansand lufthavn varsles på forhånd og godkjenne kranbruken.

Alle søknader om etablering av nye bygninger og anlegg innenfor hensynssone H190_2, dvs. områder med byggerestriksjoner rundt flynavigasjonsanlegg ved Kristiansand lufthavn vist med koter (røde streksymboler) på Avinors tegning ENCN-P-09, skal håndteres etter egen saksbehandlingsrutine. For områder beliggende mellom de viste koter, skal byggerestriksjonen beregnes gjennom interpolasjon.

Avinor har den 16.03.2021 oversendt egne saksbehandlingsrutiner for utsjekk i forhold til restriksjonsplanen (tegning ENCN-P-08) og BRA-kartet (tegning ENCN-P-09).

Vi vil presisere at det har skjedd en endring i saksbehandlingsrutinen for BRA-kartet. Fra 01.10.2022 er det Avinor, og ikke Avinor Flysikring AS, som gjennomfører og godkjenner alle radiotekniske vurderinger.

Radiotekniske vurderinger av bygg og kraner bestilles og bekostes av tiltakshaver (utbygger). Bestilling skal sendes til Avinor 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.

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/>

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 (vindretning og styrke, samt turbulensintensitet), vanlig banebruk, hvor turbulens kan inntreffe, hvilke flytyper som kan bli påvirket, hvilken fase i avgang/landing kan bli påvirket, hvor ofte

problemet kan oppstå, risiko for personell og materiell etc. Avinor vil ikke tillate byggeprosjekter som forverrer turbulenssituasjonen ved Kristiansand lufthavn.

Avinor ber på nytt om at følgende bestemmelse tas inn i KPA, jf. *EASA-krav CS ADR-DSN.B.015 med tilhørende veiledning GM1 ADR-DSN.B.015 (b) og AMC1 ADR.OPS.B.075, samt § 6 i vedtatt restriksjonsplan:*

Turbulensforhold ved Kristiansand lufthavn

Bygg, massedeponi, snødeponi eller andre anlegg som vil få en høyde over rullebanen som er større enn 1/35-del av avstanden vinkelrett til rullebanens senterlinje eller dennes forlengelse med 2 km (basert på terskelhøyde), må forelegges Avinor for eventuell godkjenning. Dersom tiltaket ligger på terreng som er lavere enn rullebanen, skal tiltaket forelegges Avinor dersom det i seg selv er høyere enn 1/35-del av avstanden vinkelrett til rullebanens senterlinje eller dennes forlengelse. Avinor vil kostnadsfritt gjøre en forenklet vurdering av mulige turbulenseffekter tiltaket kan ha på operasjoner med luftfartøy. Dersom Avinor finner at det er nødvendig med en mer detaljert turbulensanalyse, må tiltakshaver besørge og bekoste slik analyse fra anerkjent leverandør. Dersom Avinor ikke godkjenner tiltaket, kan tiltakshaver påklage/anke beslutningen til Luftfartstilsynet. Klagen/anken skal sendes via Avinor for kommentar.

5. 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. *EASA-krav AMC1 ADR.OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes (a) og (d) og EU-regulativ nr. 139/2014, artikkel 9(c), samt §§ 5.1 og 5.2 i vedtatt restriksjonsplan.* 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.

Når det gjelder innarbeidelse av ny bestemmelse i KPA, foreslås følgende tekst:

Farlig eller villedende belysning ved Kristiansand lufthavn

Avinor skal høres i forbindelse med søknad om tiltak som endrer lyssettingen rundt lufthavnen og som kan ha innvirkning på sikkerheten for lufttrafikken.

6. Innflygingslys - Frisikt

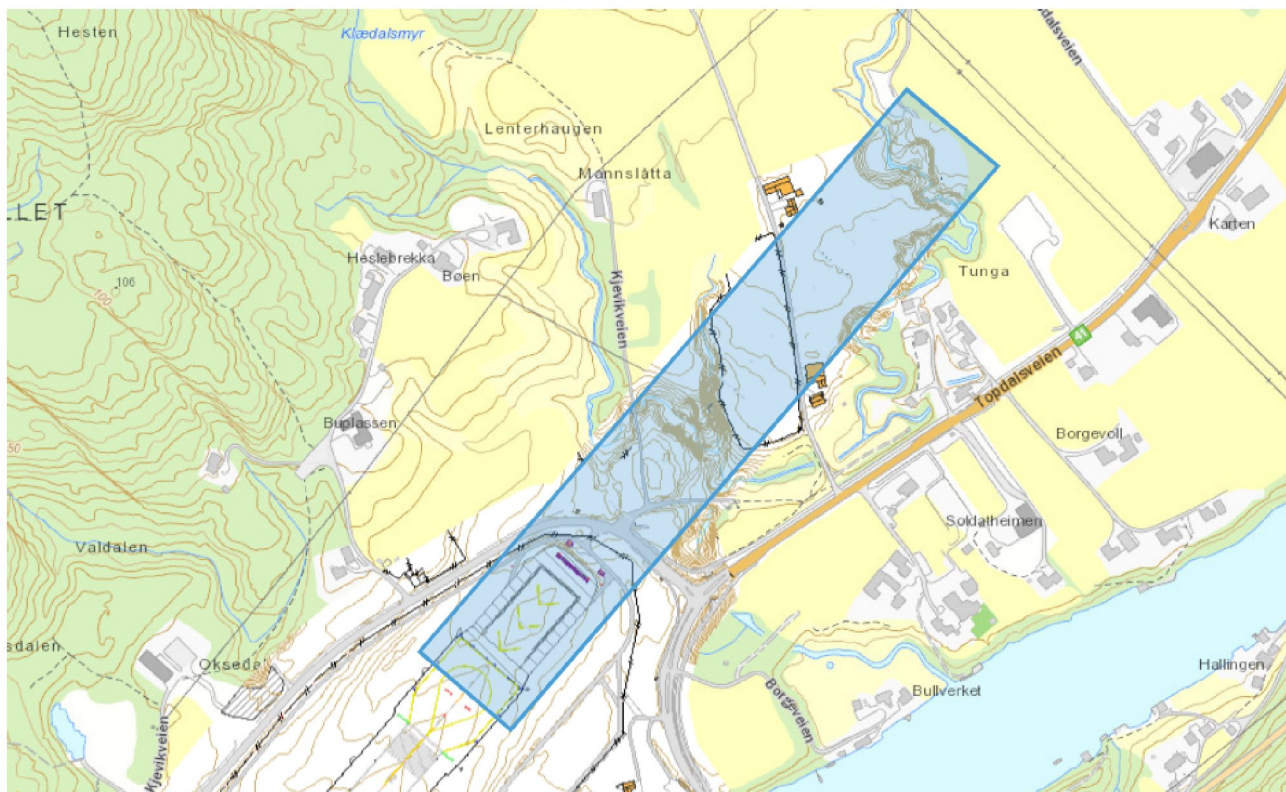
Avinor ber om at det i arealdelen legges inn egen hensynssone rundt innflygingslysene ved begge baneender som sikrer fri sikt i forbindelse med innflyging, jf. *EASA-krav CS ADR-DSN.M.630(b) samt § 5.4 i vedtatt restriksjonsplan.*

Hensynssonen er vist med blå farge på kartskissene på neste side.

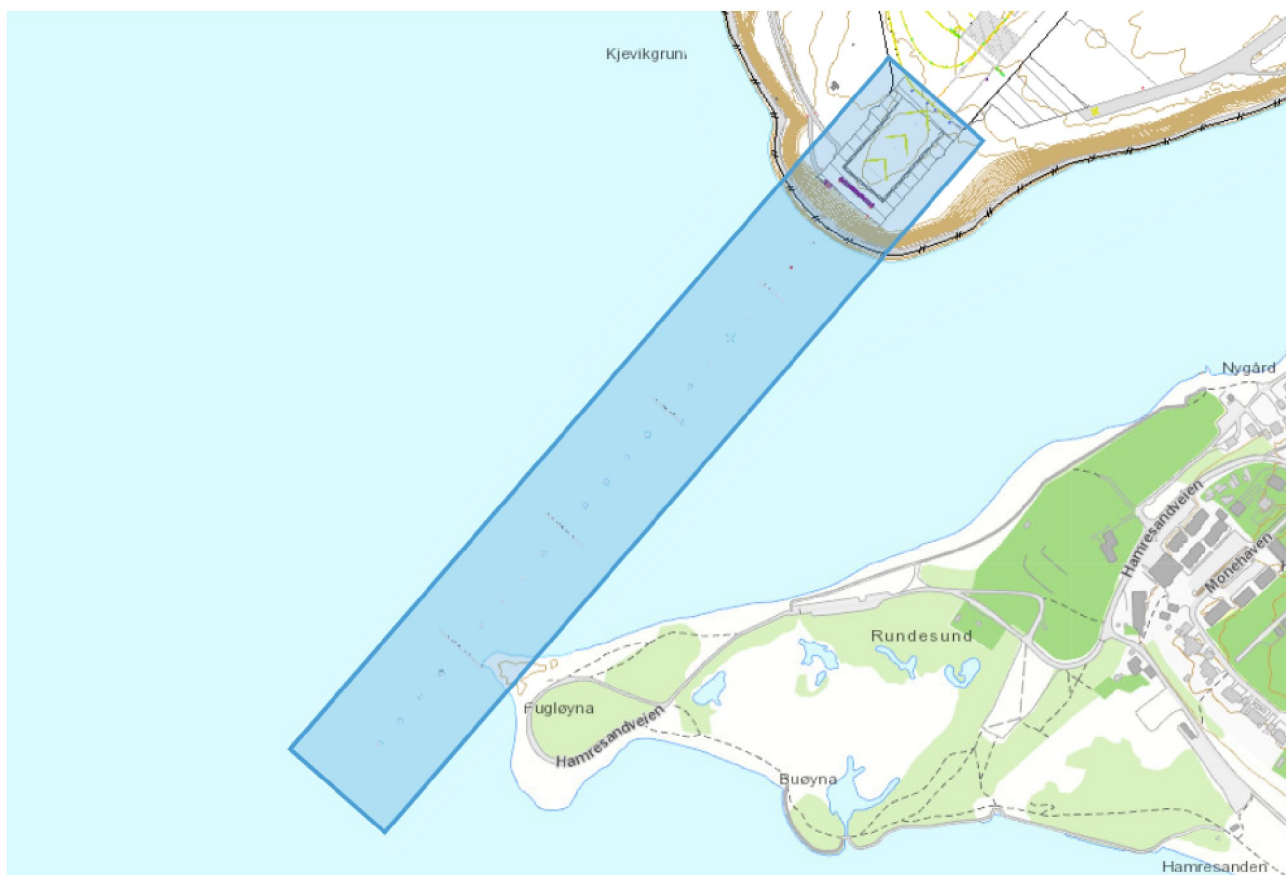
Når det gjelder innarbeidelse av ny bestemmelse i KPA, foreslås følgende tekst:

Frisikt – Restriksjonsområde rundt innflygingslysene

Restriksjonsområdet rundt innflygingslysene skal sikre at ingen objekter, med unntak av antenner for instrumentlandingssystem, skal gjennomtrengte et plan gjennom innflygingslysene ut til 60 meter fra senterrekken sideveis, og som avsluttes 60 meter i forlengelsen av ytterste innflygingslys.



Hensynssone med restriksjonsområde (frisikt) rundt innflygingslysene til bane 21 (fra nordøst).



Hensynssone med restriksjonsområde (frisikt) rundt innflygingslysene til bane 03 (fra sørvest).

7. Flystøysoner

Støy er lagt inn som temakart 12 der det er en samling av mange støykilder. Bestemmelse knyttet til støy er tatt inn i § 23 i forslag til bestemmelser og retningslinjer.

Gjeldende flystøysonekart for Kristiansand lufthavn Kjevik er for perioden 2013 – 2025, beregnet av SINTEF, rapport A26806 datert 06.03.2015, i henhold til *retningslinje T-1442/2012 om behandling av støy i arealplanlegging*.

Avinor er usikker på om gjeldende flystøysonekart fra 2015 er lagt til grunn i temakart 12. For orden skyld oversendes gjeldende flystøysonekart for Kristiansand lufthavn Kjevik for innarbeidelse i KPA (temakart 12).

Gjeldende flystøysoner for Kristiansand lufthavn Kjevik kan ettersendes i sosi-format på forespørsel til post@avinor.no.

8. 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 jobber ut fra at risikoen for «birdstrike» allerede starter ved ca. 2000 fot (ca. 600 meter) over lufthavnen.

Som nevnt i vårt brev av 16.03.2021 ønsker Avinor ikke ny etablering eller utvidelse av eksisterende tilrettelagte friluftsområder i lufthavnens umiddelbare nærområde. Dette med bakgrunn i at presset på lufthavnen øker da fugler finner lufthavnen som en trygg hvileplass. Det er allerede et område på Hamresanden som er tilrettelagt hvor kommunen og Avinor har en avtale om skilting av forbud mot mating av fugler.

Avinor ber på nytt om at følgende fellesbestemmelse tas inn i KPA, 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 Kristiansand lufthavn

Det må i nye reguleringsplaner settes krav om at ny infrastruktur 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.

9. Avsluttende merknader

Dersom overnevnte anbefalinger, hensynssoner og bestemmelser med hjemmel i gjeldende regelverk for sivil luftfart ikke følges opp / innarbeides i KPA av hensyn til flysikkerheten, må dette brev forstås som en innsigelse til KPA i medhold av *Plan- og bygningsloven § 5-4*.



Avinor er åpen for at kommunen kan endre på bestemmelsene ved at noe av teksten (innholdet) legges i retningslinjene til bestemmelsene. Avinor har heller ikke noe imot at bestemmelsene knyttet til turbulensforhold (punkt 4) og farlig eller villedende belysning (punkt 5) tas inn i bestemmelsen til hensynssone H190_1 knyttet til restriksjonsplanen for Kristiansand lufthavn (punkt 3).

Med vennlig hilsen

Avinor AS

Einar K Merli
Arealplanlegger
Masterplan, flyplassutforming og kapasitet

Dokumentet er godkjent, og krever ikke en digital signatur.

Vedlegg: 1

Kopi til:
Kristiansand Kommune
Luffartstilsynet