Multiconsult

NOTAT

OPPDRAG	Delplan for Hotellneset	DOKUMENTKODE	713504-PLAN-NOT-001
EMNE	**Oppsummering av innspill til varsel om planstart og forslag til planprogram**	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAGSGIVER	SNSK	OPPDRAGSLEDER	Tom Langeid
KONTAKTPERSON	Sveinung Lystrup Thesen	SAKSBEHANDLER	Tom Langeid
KOPI		ANSVARLIG ENHET	4032 Tromsø Plan

Innholdsfortegnelse

1 Innledning 1

2 Gjennomgang av innspill 1

3 Forslag til endringer i planprogrammet 11

1 Innledning

Oppstart av delplanarbeid for utvikling av Hotellneset i tråd med overordnede føringer ble varslet ved annonse i Svalbardposten den 16.09.16 og ved brev til myndigheter og berørte datert 16.09.16. Høringsfrist var 21.10.16.

Ved fristens utløp er det kommet 10 innspill:

- Uninett 06.10.16
- Space Norway 06.10.16
- Sysselmannen i Svalbard 06.10.16
- Løwø Hestø 16.10.16
- NVE 14.10.16
- Bergmesteren 18.10.16
- Avinor 21.10.16
- Miljødirektoratet 21.10.16
- Kystverket 21.10.16
- LNS 21.10.16

2 Gjennomgang av innspill

Innspillene gjengis i det følgende, med tiltakshavers foreløpige kommentarer.

2.1 Uninett

Uninett har ved e-post av 06.10.16 valgt å sende den samme uttalelsen som ble sendt ifbm oppstart av arbeidet med rullering av arealplan for Longyearbyen 2014-24:

01	02.11.16	Ferdig notat			Tom Langeid
00	01.11.16	Utkast for behandling i prosjektgruppa	Tom Langeid	Per Olav Bye	Tom Langeid
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

UNINETT eier de 2 sjøfiberkablene som går mellom Longyearbyen til Ny-Ålesund, og som nå er den eneste nettforbindelsen til forskningsmiljøet i Ny-Ålesund etter at radiolinken over Kongsvegpasset ble avviklet høsten 2015. Prosjektet som førte frem til at sjøfiberkablene ble lagt høsten 2014 hadde en kostnadsramme på 90 mill kroner.

Sjøfiberkablene går ut fra Hotellneset, trukket i rør som er boret fra land 4-5 m under bunnen og kommer ut på 20 meters dyp. Rørene kommer dermed ut ca. 70m fra land. I prosjektet benyttet vi dykkere fra Fagdykk i Tromsø for å grave ned kablene videre ut, fra 20m til omtrent 40m dybde. Derfra pløyet vi kablene ut fjorden med kabelskipet og videre ut Isfjorden slik at de ligger 2m under havbunnen. Havbunnen på denne strekningen er svært myk, så det var som å "pløye i smør" sammenlignet med det kabelskip ofte møter av forhold andre steder.

Under dykkeroperasjonene utenfor Hotellneset fikk vi også oppleve et ras på havbunnen (se bilde lenger ned). Dette skjedde fra 8-10m dybde og utover, altså ganske nært land. Det var ca. 20m bredt, og skjedde mens en av dykkerne jobbet med å fjerne masse rundt røret som kommer ut på 20m dyp. Det at det gikk ras der hadde dykkerne regnet med kunne skje, da det er bratt, og det er løsmasser oppå et sjikt av leire i dette området. Det skal dog sies at det ikke ble mer komplikasjoner av dette raset bortsett fra at dykkerne måtte vente et par timer så sikten på bunnen igjen gjorde det mulig å jobbe der.

Dette viser at bunnforholdene i området er ustabile. UNINETT har nylig vært i kontakt med dykkere som var med og jobbet for oss i prosjektet, for å få litt synspunkter på hva en mulig havn i nærområdet kan bety for våre sjøfiberkabler. Vår antagelse om at thrustere og hovedpropeller fra store skip som forventes å legge til ved en slik havn vil virvle opp bunnen med potensiell skade på disse viktige sjøfiberkablene stemmer 100% overens med det dykkerne også sier. I tillegg kommer potensiell skade fra anker, som det er forbudt å benytte i nærheten av slike kabler.

UNINETT AS har forståelse for at Longyearbyen Lokalstyre har behov for å øke havnekapasiteten. Det har vi selv erfart behovet for da vi var der oppe med kabelskip og hadde behov for å legge til kai i kortere perioder. Vi ser at en eventuell havn ute på Hotellneset blir et forstyrrende element for sjøfiberkablene. Å etablere en havn på Hotellneset samtidig med at sjøfiberkablene fortsatt ligger der vil bli svært utfordrende. Om det skulle ende med at landtakene må flyttes så vil det innebære betydelige kostnader. Landtaksbodene er også kritisk infrastruktur, og en ny havn i området vil bety omlegging av nedgravde fiberkabler også på land, og nye bygninger som erstatter landtaksbodene.

Dersom Lokalstyret vil utrede konsekvensene og alternativer rundt dette, så ønsker UNINETT å komme i dialog så tidlig som mulig.

Forslagsstiller tar innspillet til følge.

Planene om å skulle etablere havneanlegg langs nordsiden av Hotellneset ligger langt fram i tid. På kort og mellomlang sikt legges det til rette for evt nye anlegg på østsiden av neset.

I lys av dette vil det i delplanen bli tatt høyde for at en korridor for omtalt infrastruktur videreføres, muligens ved bruk av hensynssoner.

2.2 Space Norway

Også Space Norway har ved e-post av 06.10.16 sendt den samme uttalelsen med vedlegg de sendte ifbm oppstart av arbeidet med rullering av arealplan for Longyearbyen 2014-24:

Space Norway AS (SPN) viser til e-post fra Longyearbyen lokalstyre datert 10.3.2016 hvor det inviteres til å komme med kommentarer til forslag til areal plan for Longyearbyen.

SPN viser også til e-post fra SPN datert 17. juni 2015 relatert til samme sak.

SPN eier fiberkablene fra fastlandet til Svalbard. Fiberforbindelsen er hoved teleforbindelsen til Svalbard og avgjørende viktig for sentrale og lokale myndigheter, institusjoner, næringsdrift og for alle som bor og arbeider på Svalbard. Dette er nærmere dokumentert i en egen verdivurdering som SPN utarbeidet i 2015.

SPN eies av staten gjennom Nærings- og fiskeridepartementet (NFD), og NFD har gitt klare føringer for ivaretakelse av sikkerhet og driftsstabilitet for fiberforbindelsen.

Sjøfiberkablene er ført i land og inn i en kabelbu på nordsiden av Hotellneset, innenfor det området som på planutkastet er avmerket som Havn. Fra kabelbua føres kablene videre som landkabler i nedgravde traseer til henholdsvis Platåberget og telehuset på Skjæringa. Landkablene eies av Telenor Svalbard (TnS), og eventuelle kommentarer til arealplanen vedrørende disse forutsettes ivaretatt av TnS.

SPN har gjennomført en grundig risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) av fiberforbindelsen. Denne er sikkerhetsgradert etter Sikkerhetsloven og kan således ikke offentliggjøres. Den viser at dersom det skulle skje skader eller brudd på sjøfiberkablene, vil reparasjon ta betydelig tid, litt avhengig av om det er på grunt eller dypt vann. I reparasjonstiden vil fiberforbindelsen være uten redundans, eller være helt nede dersom det er brudd på begge kablene, med de følger dette vil få for Svalbardsamfunnet.

SPN er usikker på i hvilken grad det er forenlig å ha kai- og havnevirksomhet i det samme området som kablene kommer i land. Ankring og andre aktiviteter i forbindelse med havnen representerer en viss risiko for skader på kablene. En skadesituasjon kan også representere fare for personell ettersom det går høyspent strøm i kablene.

Fiberkablene har i utgangspunktet en antatt levetid på om lag 25 ar. Det betyr at de eksisterende kablene må erstattes innen 2029. Spørsmalet om andre ilandføringssteder vil i denne sammenheng bli vurdert, noe som også kan ha betydning for arealplanleggingen for Longyearbyen.

SPN ønsker derfor en nærmere dialog med Lokalstyret dersom/når planene for havn på nordsiden av Hotellneset skal realiseres.

Forslagsstiller tar innspillet til følge.

Planene om å skulle etablere havneanlegg langs nordsiden av Hotellneset ligger langt fram i tid. På kort og mellomlang sikt legges det til rette for evt på østsiden av neset.

I lys av dette vil det i delplanen bli tatt høyde for at en korridor for omtalt infrastruktur videreføres, muligens ved bruk av hensynssoner.

2.3 Sysselmannen i Svalbard

Sysselmannen har uttalt seg ved brev av 06.10.16:

Planprogrammet fremstår som godt gjennomarbeidet og har med relevante utredningstema.

Jfr. svalbardmiljøloven (sml) § 49 skal planbeskrivelsen inneholde en redegjørelse av virkninger for miljøet utenfor planområdet, dersom det er aktuelt. I det videre planarbeidet er det viktig å vise at virkningene for miljøet utenfor planområdet er vurdert, og hensyntatt dersom det viser seg aktuelt.

Innspillet tas til følge, ved at denne typen virkninger omtales i planbeskrivelsen.

Foreslått arealplan for Longyearbyen som var ute til offentlig ettersyn våren 2016 foreslår tiltak for transformering av Hotellneset, og er et viktig strategidokument for utvikling av Longyearbyen. Planområdet på Hotellneset er i dag regulert gjennom både gjeldende arealplan for Longyearbyen fra 2009, og to delplaner. Frem til ny arealplan for Longyearbyen blir gjeldende gjennom vedtak bør det i delplanprosessen for Hotellneset fremgå hva som er gjeldende planstatus for området.

Innspillet tas til etterretning ved at det også redegjøres for gjeldende planstatus i planen.

I planprogrammet fremkommer det at delplanen skal legge til rette for virksomhet som det i gjeldende regelverk ikke er åpning for å etablere på Svalbard. Vi gjør oppmerksom på at selv om en virksomhet er i tråd med regulert arealbruk, må virksomhet som etableres være i tråd med gjeldende regelverk.

En plan skal vurderes revidert minst hvert fjerde år og har begrenset tidshorisont, gjennomførbarhet av tiltak som planen legger til rette for må vurderes i forhold til tidshorisonten til planen.

Innspillet tas til orientering.

I arealplaner etter svalbardmiljøloven er konsekvensutredning en integrert del av planprosessen. I planprogrammet bør det fremgå hvorvidt det er behov for særskilt konsekvensutredning etter sml § 59 for tiltakene planen skal legge til rette for.

Det er sålangt ikke identifisert tiltak som eksplisitt utløser behov for særskilt konsekvensutredning etter sml § 59. Avhengig av tiltakstype kan det bli aktuelt å nedfelle særskilte dokumentasjons- og/eller utredningskrav i planbestemmelsene.

Forurensing

Grunnforurensing i området vil være en vesentlig del av det videre planarbeidet for Hotellneset. Grunnundersøkelsene som er igangsatt vil gi føringer for nødvendige tiltak i grunnen, og for videre bruk av området.

Innspillet tas til orientering.

Kulturminner

I planprogrammet står det at det vil være aktuelt å vurdere en ytterligere reduksjon av sikringssonene omkring de automatisk fredete kulturminnene. Sysselmannen mener at det ikke kan planlegges en reduksjon av sikringssonene rundt fredete kulturminner uten en begrunnelse. Det må utredes om omfanget av sikringssonene tar vare på kulturminneverdiene, og vurdere dette i forhold til behov for nye tiltak i planen. Før utredningen er ferdig, kan man ikke vite om det er behov for reduksjon eller utvidelse av sikringssonene.

Forholdet vurderes allerede ivaretatt ved at det i planprogrammets avsnitt *Kulturminner* framgår at det basert på foreliggende registreringer skal gjøres rede for planens betydning for kulturminner, og at planen skal avklare behov/størrelse av framtidige sikringssoner omkring registrerte kulturminner.

2.4 Jorunn Løwø Hestø

Løwø Hestø har uttalt seg ved e-post av 16.10.16:

Jeg eier et naust, br 551, gr 22. Jeg har festetomt.

Denne tomta er svært viktig for meg, både fordi jeg har arvet naustet etter min far og fordi jeg har båt der som er i bruk hvert eneste år. Jeg er avhengig av dette naustet og vil naturlig nok fortsatt ha naust.

Siden jeg har festetomt, er jeg svært interessert i å vite hva som er tenkt i den forbindelse.

Hva er mine rettigheter?

Hvor kan jeg eventuelt få tildelt ny tomteplass?

Forslagsstiller tar innspillet til orientering.

I tråd med overordnede føringer legges det i delplanen til rette for etablering av havneanlegg på østsiden av neset. For å kunne realisere en slik plan vil imidlertid en tiltakshaver måtte skaffe seg nødvendige rettigheter til berørte arealer. Dette betyr at det må tas kontakt med bl.a. festere.

Som nevnt i planprogrammets avsnitt *Funksjoner – arealbruk* skal det i planarbeidet vurderes om det bør legges til rette for naustområder eller ikke innenfor planområdet.

2.5 Norges vassdrags- og energidirektorat

NVE har uttalt seg ved brev av 14.10.16:

Svalbard er som kjent ikke skred- eller flomsonekartlagt i nasjonal regi, men flere områder i og rundt Longyearbyen har opp gjennom årene vært faresonekartlagt. Multiconsult er på oppdrag for NVE i ferd med å ferdigstille en samlet faresonekartlegging av området i og rundt Longyearbyen. Denne faresonekartleggingа omfatter også varslet planområde og vil etter planen foreligge i løpet av kort tid, månedsskiftet oktober/november 2016.

NVE er ikke kjent med at det har vært flom- eller skredhendelser i området ved Hotellneset. Den nevnte faresonekartleggingа vil eventuelt gi svar på om det er fare for flom-/ sørpeskred i elva som renner i

Blomsterdalen og om det da eventuelt vil være et utløpsområde innenfor varslet planområde. Vi forutsetter at resultatene etter faresonekartlegginga tas med i det videre planarbeidet med Hotellneset.

Vi synes det er positivt at det i planprogrammet er beskrevet at blant annet stabilitet og havnivåstigning skal utredes nærmere i forbindelse med ROS-analysen. Vi kan imidlertid ikke se at klimatilpasning og overvannshåndtering er nevnt, og ber om at dette også er temaer som må utredes nærmere.

NVE synes det er positivt at det tilrettelegges for transformasjon av sjøområdet i Longyearbyen ved at dagens industri- og lagervirksomhet kan flyttes til Hotellneset. Da frigjøres flom- og skredtrygge områder som er godt egnet til fortettet boligbebyggelse.

NVE har ikke ytterligere innspill i denne fasen av planarbeidet. Ved spørsmål eller lignende kan undertegnede kontaktes.

Forslagsstiller tar innspillet til orientering.

Vi registrerer at NVE etterlyser fokus på klimatilpasning og overvannshåndtering i planprogrammet.

Forholdet til klimatilpasning vurderes allerede ivaretatt ved at det i planprogrammets avsnitt *Risiko og sårbarhet* framgår at det som grunnlag for ROS-analysen skal foretas supplerende vurderinger knyttet til forurensing, stabilitet og havnivåstigning, om nødvendig.

Forholdet til overvann vurderes allerede ivaretatt gjennom planprogrammets avsnitt *Teknisk infrastruktur*. For ordens skyld endres begrepet VA til VAO i teksten.

2.6 Direktoratet for mineralforvaltning

Dirmin uttaler i brev av 18.10.16 at de ikke har merknader til forslag til planprogram.

Forslagsstiller tar innspillet til orientering.

2.7 Avinor

Avinor har uttalt seg ved brev av 21.10.16.

Lufthavn

Avinor har ved brev av 22.04.2016 til Longyearbyen lokalstyre fremmet innsigelse til arealplan for Longyearbyen planområde 2014-2024. Avinor hevder at lufthavneiendommen gbnr. 22/495 i sin helhet må legges ut som lufthavnformål (2030), slik den er vist med gul farge på vedlagt kartskisse (vedlegg 1).

Avinor ber derfor om at delplanen for Hotellneset får en planavgrensning i vest som samsvarer med eiendomsgrensene til lufthavneiendommen gbnr 22/495 og ridesenteret gbnr 22/400, slik at begge disse eiendommene blir liggende rett på utsiden av planområdet. Dersom det gjøres en mindre justering av planområdet i vest, vil så være tilfellet.

Fremtidig renovasjonsanlegg/avfallsanlegg

Det har lenge vært diskusjon om lokalisering av fremtidig renovasjonsanlegg/avfallsanlegg for Longyearbyen, og at lokaliseringsalternativene for dette ikke er mange. Det har vært foreslått plassering på Hotellneset (innenfor planområdet) eller på den gamle tomten til oppredningsverket (RA1/E1 i arealplanen for Longyearbyen planområde).

Avinor vil kunne anbefale ovenfor Luftfartstilsynet at det gis en dispensasjon fra § 7 i restriksjonsplanen for etablering av renovasjonsanlegg / avfallsanlegg innenfor planområdet dersom følgende forutsetninger legges til grunn:

- Avfallsanlegget plasseres lengst mulig mot nord innenfor planområdet slik at eventuelt avfall som transporteres med vinden ved omlasting/mellomlagring utgjør minst mulig fare for flytrafikken, siden fremhevende vindretning er fra sørøst.
- Anlegget skal være lukket med vegger og tak slik at sveveavfall mot rullebanen /innflygingslysene ikke vil forekomme.
- Avfallsanlegget skal være uten forbrenningsovn, dvs. uten skorstein som avgir damp/gass.

- Anlegget skal ikke håndtere matavfall eller annet avfall som avgir lukt og kan tiltrekke seg fugl, som kan utgjøre en kollisjonsfare med fly (birdstrike).
- Anlegget plasseres lavest mulig i terrenget av hensyn til høyderestriksjonsflater, radiotekniske vurderinger og eventuell turbulenspåvirkning, jf. punktene 4, 5 og 6 nedenfor.

Det må presiseres at listen ikke er uttømmende.

Avinor ber om at følgende fellesbestemmelse tas inn i delplanen for Hotellneset, jf. *§ 7 i bestemmelsene til vedtatt restriksjonsplan og ICAO Annex 14, chapter 9.5:*

> ***Renovasjonsanlegg/avfallsanlegg***
>
> *Dersom det skal etableres renovasjonsanlegg/avfallsanlegg innenfor planområdet, må det godkjennes av Avinor og Luftfartstilsynet på forhånd. Søknad sendes Avinor som vurderer saken og eventuelt fremmer en dispensasjonssøknad fra restriksjonsplanens § 7 til Luftfartstilsynet. Tiltakshaver (utbygger) må i den forbindelse påregne å gjennomføre og bekoste en risikoanalyse som belyser anleggets samlede innvirkning på flysikkerheten. Risikoanalysen skal oversendes Avinor sammen med dispensasjonssøknaden.*
>
> *Med søknaden må det også følge driftsplan(prosedyre) med planlagte kontrolltiltak med tanke på fugl, støv og sveveavfall.*

Høyderestriksjonsflater i vedtatt restriksjonsplan for lufthavnen

Planområdet ligger innenfor følgende høyderestriksjonsflater hjemlet i EASA-krav gjeldende fra 01.09.2015 og revidert restriksjonsplan vedtatt av Samferdselsdepartementet 04.09.2014:

- Innflygingsflaten til bane 28, jf. *EASA-krav CS ADR-DSN.H.425 og CS ADR-DSN.J.480 samt §§ 3.1, 3.3.1 og 3.3.3 i vedtatt restriksjonsplan.*
- Utflygingsflaten fra bane 10, jf. *EASA-krav CS ADR-DSN.H.435 og CS ADR-DSN.J.480 samt §§ 3.1, 3.3.1 og 3.3.2 i vedtatt restriksjonsplan.*
- Sideflaten, jf. *EASA-krav CS ADR-DSN.H.430 og CS ADR-DSN.J.480 samt §§ 3.1 og 3.2 i vedtatt restriksjonsplan.*
- Den horisontale flaten, jf. *EASA-krav CS ADR-DSN.H.420 og CS ADR-DSN.J.480 samt §§ 3.1 og 3.4 i vedtatt restriksjonsplan.*

Planområdet er vist med lilla farge på restriksjonsplanen, Avinors tegning ENSB-P-08 datert 17.02.2009, vedlegg 2. Overnevnte høyderestriksjonsflater er innbefattet i innsigelsen som er fremmet ved brev av 22.04.2016 til Longyearbyen lokalstyre vedørende arealplan for Longyearbyen planområde.

Overnevnte høyderestriksjonsflater innenfor planområdet varierer fra kote 31 moh i sydvestre del av planområdet og stiger østover til kote 43 moh og nordover til kote 71,9 moh (den horisontale flaten).

Det må angis maksimale tillatte byggehøyder, som ikke er i strid med overnevnte høyderestriksjonsflater rundt Svalbard lufthavn. Det samme gjelder også for utnyttelse av sjøarealene. Avinor ber om at maksimale byggehøyder angis som kotehøyder (relatert til moh) på plankartet.

Avinor ber om at følgende fellesbestemmelse tas inn i delplanen for Hotellneset:

> ***Høyderestriksjonsflater i restriksjonsplanen for lufthavnen***
>
> *Det må ikke etableres bygg, anlegg eller kraner som gjennomtrenger gjeldende høyderestriksjonsflater i restriksjonsplanen for Svalbard lufthavn, Avinors tegning ENSB-P-08, vedtatt 04.09.2014. Høyderestriksjonskravet gjelder også for kraner, skip eller rigger som befinner seg innenfor sjøarealene, enten midlertidig eller permanent.*
>
> *Bygg m.v. som når oppunder maksimal tillatt byggehøyde, skal utstyres med hinderlys. Dersom det skal benyttes byggekraner som bryter høyderestriksjonsflatene, skal Avinor Svalbard lufthavn varsles på forhånd og godkjenne kranbruken.*
>
> *Tiltakshaver (utbygger) er ansvarlig for å gjennomføre en risikoanalyse etter anerkjent standard for å sjekke ut om kranbruken er akseptabel med hensyn til flysikkerheten. Det stilles i tillegg krav om at tiltakshaver (utbygger) får gjennomført en operativ vurdering.*

Turbulensvurderinger

Planområdet ligger innenfor siste del av innflygingen til bane 28 og uønsket turbulens i dette området vil være uheldig i forhold til flysikkerheten. Vi ser av planprogrammet at det kan bli aktuelt med lager- og næringsbygg i området. Størrelsen og plassering av bygningsmassen vil være avgjørende med hensyn til turbulenspåvirkning. Erfaring fra tilsvarende problemstillinger, og de vurderinger som er gjort, tilsier at bygg/anlegg m.v. bør ha en høyde over eksisterende terreng der bygget ønskes lokalisert som ikke er større enn 1/35 av avstanden til rullebanens senterlinje / baneende. Dersom denne høyden overskrides må konstruksjonen / bygget vurderes mht. turbulenseffekter, eventuelt ved hjelp av en vindstrømsanalyse. 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 ber om at følgende fellesbestemmelse tas inn i delplanen, jf. *EASA-krav GM1 ADR- DSN.B.015(b) og § 6 i vedtatt restriksjonsplan*:

> ***Turbulensvurderinger***
>
> *Større bygg, massedeponier, snødeponier eller andre anlegg, skal ha en høyde over eksisterende terreng der bygg/anlegg m.v. ønskes plassert som er mindre enn 1/35 av avstanden til rullebanens baneende. Dersom dette ikke kan oppfylles, må tiltakshaver (utbygger) gjennomføre og bekoste utredning av turbulensforhold og tilhørende risikoanalyse med vindstrømningsanalyse som grunnlag for en eventuell dispensasjonssøknad til Luftfartstilsynet.*
>
> *Utredning/risikoanalyse skal oversendes Avinor for vurdering og godkjenning. Avinor vil ikke tillatte byggeprosjekter som forverrer turbulenssituasjonen ved Svalbard lufthavn.*
>
> Med større bygg i denne sammenheng menes bygg som har en utstrekning på mer enn 50 meter og en total grunnflate på mer enn 1500 m2.
>
> Avinor anbefaler at SINTEF som tidligere har utarbeidet en egnet modell, benyttes ved utarbeidelse av risikoanalyse med vindstrømningsanalyse.

Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg

Byggerestriksjonskrav (BRA-krav) for hele planområdet er utelukkende gitt av flynavigasjons- anlegget LOC28.

Innenfor planområdet aksepterer Avinor at det gjøres følgende forenkling av BRA-krav:

- Innenfor landarealene kan det bygges inntil 16 moh uten radioteknisk vurdering.
- Innenfor sjøarealene kan det etableres skip/rigger inntil 17 moh uten radioteknisk vurdering.

Avinor ber om at følgende fellesbestemmelse tas inn i delplanen, jf. *§ 6 i Forskrift om kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste, BSL G 6-1 av 27.06.2011* og *§§ 4.1 og 4.4 i vedtatt restriksjonsplan:*

> ***Krav til radioteknisk vurdering innenfor landarealene:***
>
> *Alle søknader om nye bygg, anlegg, tilbygg og endring på eksisterende bygg som inkludert takkonstruksjon overstiger kote 16 meter over havet, skal sendes Avinor Flysikring for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden må det følge konkrete fasadetegninger, tegninger av tak, materialvalg, plassering og fasaderetning.*
>
> *Longyearbyen lokalstyre kan ikke gi rammetillatelse før det foreligger positiv radioteknisk vurdering for byggene/tilbyggene/fasadeendringene.*
>
> ***Krav til radioteknisk vurdering innenfor sjøarealene:***
>
> *For skip/rigger som ligger til kai eller for anker i sjøområdene, skal det sendes søknad om radioteknisk vurdering og godkjenning til Avinor Flysikring dersom høyden på skrog og overbygg eksklusiv kraner og skorstein overstiger 17 meter over havet. Med søknaden må det følge nøyaktig posisjon og størrelse på skip/rigg. Det må foreligge en positiv radioteknisk vurdering, før Longyearbyen lokalstyre kan gi tillatelse til oppankring av skip/rigg.*
>
> ***Krav til radioteknisk vurdering av kraner:***

Vedrørende bruk av kraner til oppføring av bygg/anlegg og betjening av skip ved kai så tillates bruk av mobilkran med kranarm opp til 20 meter over terreng uten separat radioteknisk vurdering.

Ved all bruk av tårnkraner der bommen overstiger 16 meter over havet samt mobilkraner over 20 meter over terreng til oppføring av bygg og infrastruktur, skal søknad sendes Avinor Flysikring for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden må det følge nøyaktig posisjon og størrelse på tårnkranene/mobilkranene.

Ved etablering av nye faste/flyttbare kraner på kaia som overstiger 16 meter over havet, skal søknad sendes Avinor Flysikring for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden må det følge nøyaktig posisjon og størrelse på kranene.

Longyearbyen lokalstyre kan ikke gi rammetillatelse før det foreligger positiv radioteknisk vurdering for bruk av kraner.

Farlig eller villedende belysning

Det er viktig at spesielt den sørlige delen av planområdet belyses på en slik måte at det ikke skapes farlig eller villedende belysning i forbindelse med innflygingen til lufthavnen, jf. *EASA-krav GM2 ADR.OPS.B.015(a)* og *EU-regulativ nr. 139/2014, artikkel 9(c)* samt *§§ 5.1 og 5.2 i vedtatt restriksjonsplan for lufthavnen.* 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.

Avinor vil at følgende generelle bestemmelse tas inn i delplanen:

Farlig eller villedende belysning

Av hensyn til sikkerheten for lufttrafikken ved Svalbard lufthavn skal det utarbeides en belysningsplan for bebyggelsen/anleggene og uteområdene som oversendes Avinor for vurdering og godkjenning. Det må ikke etableres belysning på skip/rigger innenfor sjøarealene som vil virke farlig eller villedende for fly-/helikoptertrafikken ved lufthavnen. Dersom det kommer inn klager fra piloter i forbindelse med innflyging, krever Avinor at lysbruken endres.

Innflygingslys - Frisikt

Avinor ber om at det i delplanen legges inn en hensynssone (H140) rundt innflygingslysene i østre baneender som sikrer fri sikt i forbindelse med innflyging til bane 28 (fra øst), jf. EASA-krav CS ADR-DSN.M.630(b). Hensynssonen er vist i vedlegg 1 og den strekker seg ca. 55 meter innover i planområdet.

Følgende bestemmelse knyttes til hensynssonen:

Frisikt, restriksjonsområde rundt innflygingslysene

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

Flystøysoner

De siste flystøysoneberegninger for Svalbard lufthavn er beregnet av SINTEF IKT i 2008 (SINTEF 90E294) for perioden 2007-2017 etter Miljøverndepartementets retningslinje T-1442 om behandling av støy i arealplanlegging. Flystøysonene er vist i vedlegg 3 og det meste av planområdet blir liggende innenfor gul flystøysone. Et mindre område i nordre del av planområdet er ikke berørt av flystøysoner.

Støysonekart viser hvilken støybelastning lufttrafikken er beregnet å ville påføre områdene rundt flyplassen. Hovedformålet med T-1442 og gjeldende retningslinje T-1442/2012 er å gi kommunene/Longyearbyen lokalstyre grunnlag for å innarbeide flystøysonegrensene i sine arealplaner, for derved å minimalisere de problemer som flystøy kan medføre i områder til støyfølsom bruk.

Gul flystøysone bør legges inn som hensynssone (H220) i delplanen med følgende bestemmelse:

Gul flystøysone rundt Svalbard lufthavn

Innenfor gul støysone (H220) kan ny støyfølsom bebyggelse vurderes dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold i henhold til Miljøverndepartementets retningslinje T- 1442/2012 for behandling av støy i arealplanlegging eller senere gjeldende retningslinje.

Ved søknad om byggetillatelse innenfor hensynssonen, skal det utarbeides rapport med bygningstegninger og utomhusplan som viser støyisolering/støyavskjerming i henhold til gjeldende retningslinjer og forskrifter. Nødvendige støyreduserende tiltak skal være gjennomført før ferdigattest kan gis.

Avsluttende merknader

Dersom overnevnte forhold ikke hensyntas i det videre planarbeidet, dvs. bestemmelser i punkt 3 (renovasjonsanlegg/avfallsanlegg), 4 (høyderestriksjonsflater i restriksjonsplanen for lufthavnen), 5 (turbulensvurderinger), 6 (krav til radiotekniske vurderinger), 7 (farlig eller villedende belysning ved lufthavnen) og 8 (hensynssone for frisikt, restriksjonsområde rundt innflygingslysene), ikke innarbeides i planen, vil Avinor senere vurdere å fremme innsigelse til delplanen for Hotellneset i medhold av Svalbardmiljøloven § 50, 4.

Anbefalingen vedrørende hensynssone m/ bestemmelse for flystøy er et faglig råd.

Påpekte forhold i dette brev bør innarbeides som utredningspunkter i planprogrammet til delplanen for Hotellneset.

Forslagsstiller tar innspillet til orientering.

En registrerer at Avinor fremmer mange krav, til elementer som må inngå i planens bestemmelser, og til utforming av selve plankartet.

Innspillene vurderes ivaretatt ved at det i planprogrammets avsnitt *Flysikkerhet* i tillegg presiseres at innholdet i delplanens bestemmelser og utforming av selve plankartet vil bli avklart i dialog med Avinor.

I den grad det i delplanen er ønskelig å avvike fra gjeldende krav vil dette bli vurdert og dokumentert i tråd med vanlig praksis. Også dette i tett dialog med Avinor.

2.8 Miljødirektoratet

Miljødirektoratet har uttalt seg ved brev av 21.10.16:

Formålet med delplan for Hotellneset er å legge til rette for etablering av tyngre næring, industri og lager, herunder ulike former for sjøretta transport- og logistikkvirksomhet.

Miljødirektoratet vurderer det som positivt at eksisterende rapport om naturmangfold (NINA-rapport 252 (2007)) suppleres med grundigere analyser og utdypinger, basert på eksisterende kunnskap (informasjon om dette på side 14 i planprogrammet). Disse supplerende vurderingene gir et bedre grunnlag for å vurdere konsekvensene av planen.

Lokaliteten vest for planområdet har kvaliteter som vil kunne påvirkes av ny industrivirksomhet, økende trafikk mv. Vi vil påpeke at det er for tidlig å trekke en konklusjon om at planen medfører begrensede negative virkninger for naturmiljøet. Virkningene vil også være avhengig av hvilken type virksomhet som blir etablert. Det er ønskelig at fagutredningene sier noe om dette.

Planforslaget bør gjøre rede for avbøtende tiltak og eventuelle behov for miljøovervåking for å avdekke faktiske effekter.

Forslagsstiller tar innspillet til orientering.

Innspillet vurderes allerede ivaretatt ved at det i planprogrammets avsnitt *Naturverdier* framgår at det basert på foreliggende kartlegging og nevnte tilleggsvurderinger gjøres rede for planens betydning for naturmiljø, på land og i sjø.

2.9 Kystverket

Kystverket har uttalt seg ved brev av 21.10.16:

Det er viktig at planarbeidet ses i sammenheng med andre planer i området og at det blir samsvar mellom disse. Kystverket minner om at det pågår et arbeid med KVU som vil inneholde kunnskap nyttig for planarbeidet.

Det nevnes at planens formål blant annet er å legge til rette for etablering av tyngre næring, industri og lager, herunder ulike former for sjørettet transport og logistikkvirksomhet.

Videre beskrives det at i forsalg til ny arealplan legges det opp til havnerelatert utbygging i området.

Kystverket Troms og Finnmark ser det som en styrke for planarbeidet at gjøres greie for sjøtrafikk, sjøretta næring og havnerelatert virksomhet som eget utredningstema (kapittel 5) og oppfordrer på det sterkeste til at det blir gjort.

Forslagsstiller tar innspillet til orientering.

Det framgår i kap 1 i planprogrammet at formålet med planarbeidet er å legge til rette for etablering av tyngre næring, industri og lager, herunder ulike former for sjøretta transport- og logistikkvirksomhet (på Hotellneset).

Innspillet vurderes ivaretatt ved at det i planprogrammets avsnitt Funksjoner - arealbruk i tillegg presiseres at det i planarbeidet skal gjøres greie for sjøtrafikk, sjøretta næring og havnerelatert virksomhet, og at planarbeidet bl.a. skal avklare en hensiktsmessig fordeling og sammensetning av aktuelle funksjoner.

I dette ligger f.eks. en beskrivelse av dagens struktur/rolledeling mellom ulike nærings- og havneområder, og en redegjørelse for hva slags funksjoner det skal legges til rette for på Hotellneet – gjennom transformasjon og/eller nyetableringer.

For ordens skyld inntas nevnte KVU i opplistingen av kunnskapsgrunnlaget.

2.10 LNS Spitsbergen

LNS har uttalt seg ved brev av 21.10.16:

Etablering av tankanlegg er forbundet med betydelig kostnader. Det er også arealkrevende til selve tankanlegget, rørledninger/infrastruktur mot kai og mottak av tankbåt. Sikkerhetssoner vil også legge beslag på verdifullt areal.

For å kunne utnytte tilgjengelig areal for fremtidig næringsutvikling mener LNS Spitsbergen AS at etablering av tankanlegg i fjell bør vurderes som et alternativ.

Forslagsstiller tar innspillet til orientering.

Som det framgår i kap 3 i planprogrammet er tankanlegg i flere sammenhenger nevnt som en av flere mulige virksomheter som vil kunne etableres på Hotellneset.

Merk at dette delplanarbeidet handler om å utarbeide en delplan som legger til rette for framtidig etablering av ulike virksomheter som er mer eller mindre konkretisert, ikke om prosjektutvikling.

Uansett om en snakker om etablering av fiskerinæring eller tankanlegg er det rimelig å anta at det vil bli gjennomført en egen prosess der bl.a. egnethet, naboskap og sikkerhet vil være sentrale kriterier mtp tomtevalg.

I den grad det er ønskelig at delplanen legger til rette for denne typen uavklarte tiltak, kan det bli aktuelt å nedfelle særskilte dokumentasjons- og/eller utredningskrav i planbestemmelsene.

3 Forslag til endringer i planprogrammet

Med bakgrunn i forannevnte foreslås å gjøre følgende endringer i planprogrammet datert 30.09.16:

5. UTREDNINGSTEMAER

Flysikkerhet

Kunnskapsgrunnlag:

Restriksjonsplan for Longyearbyen lufthavn.

Bruk av kunnskapsgrunnlag:

Det skal avklares nærmere på hva slags handlingsrom mtp bebyggelse som finnes ifht gjeldende restriksjoner. Innholdet i delplanens bestemmelser og utforming av selve plankartet vil bli avklart i dialog med Avinor. I den grad det i delplanen er ønskelig å avvike fra gjeldende krav vil dette bli vurdert og dokumentert i tråd med vanlig praksis. Også dette i tett dialog med Avinor.

Funksjoner - arealbruk

Kunnskapsgrunnlag:

Strategisk havneplan, KVU for ny havnestruktur for Longyearbyen, Strategisk næringsplan, forenklet stedsanalyse, trafikkanalyse, kjent behov og innmeldt behov. Mulighetsstudie (2015). Gjennomføre workshop.

Bruk av kunnskapsgrunnlag:

Gjøre greie for sjøtrafikk, sjøretta næring og havnerelatert virksomhet. Avklare en hensiktsmessig fordeling og sammensetning av aktuelle funksjoner. Hjemle arealbruksformål som ivaretar næringsutvikling i et lengre perspektiv. Om mulig avgrense gjeldende restriksjoner gjennom å differensiere innenfor planområdet mtp arealbruk og byggehøyder. Sørge for nødvendig robusthet, og nødvendig differensiere innenfor planområdet. Det skal vurderes om det bør legges til rette for naustområder eller ikke innenfor planområdet.

Teknisk infrastruktur

Kunnskapsgrunnlag:

Ledningskartverk, eksisterende dimensjonering og kapasitet, erfaringsgrunnlag, fagkompetanse LL.

Bruk av kunnskapsgrunnlag:

Definere behov for oppgradering og nyetablering av teknisk infrastruktur (VA, overvann, fjernvarme, elkraft) som følge av delplanens utbyggingsvolum. Brannvernberedskap og slukkevannskapasitet (trykk og mengde) skal vurderes særskilt. Vurdere å innarbeide rekkefølgekrav som sikrer tilfredsstillende kapasitet i samsvar med økt belastning.