

OSE AS
Vikeøyrane 7
6150 ØRSTA
Norge

Vår ref.
23/50872-31

Vår dato:
24.03.2026

Deres ref.

Deres dato:
10.03.2026

Vår saksbehandler:
Andreas Melsom Edvardsen

Ørsta kommune - Nabovarsler - Torvmyrane 40 - Gbnr 56/13 - Tilbygg til eksisterende bygning - Foreløpig uttalelse fra Avinor

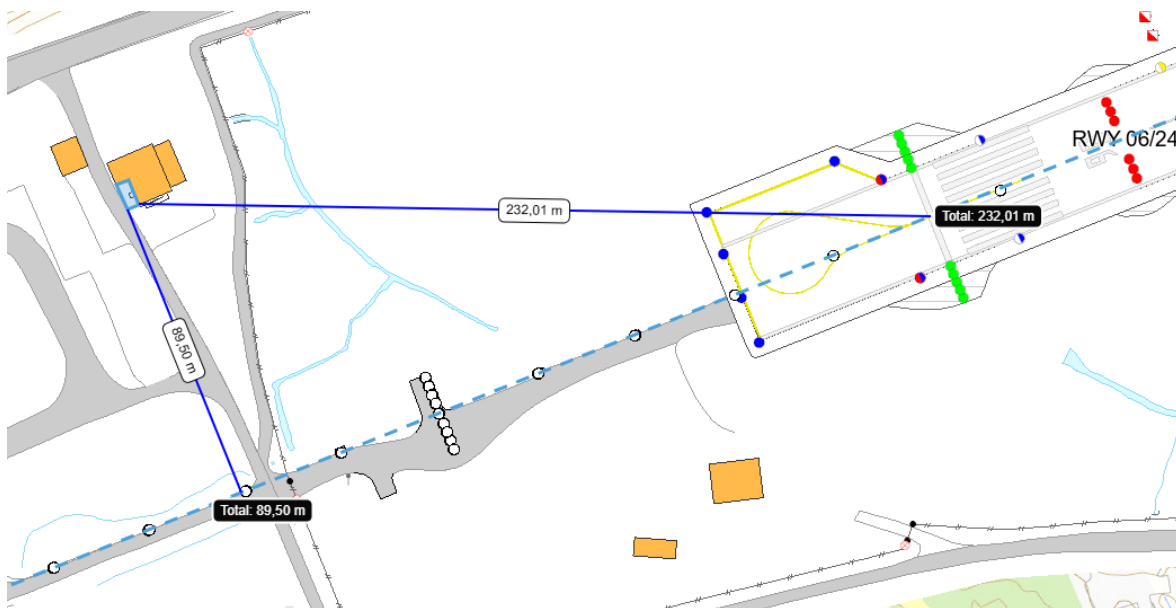
Vi viser til henvendelse mottatt 10.03.2026, vedrørende søknad om med et tilbygg til NAF-bygget i Torvmyrane 40 (gbnr 56/13) i Ørsta kommune.

1. Innledning

En betingelse for at en lufthavn er i operativ drift er at den innehar et gyldig sertifikat.

Luftfartstilsynet har den 06.10.2017 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 Ørsta/Volda lufthamn. Etter søknad fra Avinor har Luftfartstilsynet i ettertid endret sertifiseringsbasisen (CB) for lufthavnen til *CS-ADR-DSN utgave 6*.

Det aktuelle tilbygget ligger ca. 230 meter vest for landingsterskelen til bane 06 (fra vest) og ca. 90 meter fra rullebanens senterlinje ved Ørsta/Volda lufthamn, jf. figur under.



Informasjon fra Hoydedata.no viser at høyden på eksisterende bygg ligger på kote ca. 80,7 meter over havet (moh), mens terrenghøyden i området er ca. 76,0-76,1 moh. Mottatte tegninger viser at høyden på tilbygget blir lik høyden på eksisterende bygg.

2. Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Ørsta/Volda lufthavn

Det aktuelle tilbygget ligger innenfor lufthavnens innflygings- og sideflate, som er høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for lufthavnen, hjemlet i *EASA-krav CS ADR-DSN.H.425/455 og CS ADR-DSN.J.475, om hinderflater og begrensning av hinder, gjeldende fra 29.03.2022, samt § 3 i vedtatt restriksjonsplan.*

Tilbygget blir ikke høyere enn eksisterende bygg. Tilbygget forventes ikke å påvirke sikkerhet eller regularitet for lufttrafikken ved Ørsta/Volda lufthavn og kan aksepteres.

Det aksepteres ikke bruk av mobilkran samtidig med lufttrafikk til/fra lufthavnen. Ved bruk av mobilkran er tiltakshaver ansvarlig for å gjennomføre en enkel risikoanalyse i samråd med Ørsta/Volda lufthavn, og derigjennom utarbeide instruks med varslingsrutiner for opp- og nedrigging av kran, og eventuell direkte kontakt mellom lufthavnen og ansvarlig kranfører. Kran skal ha rødt hinderlys i bomspiss.

Avinors kontaktperson ved Ørsta/Volda lufthavn i forbindelse med kranbruk er: Svein-Arne Vik, tlf. 901 22 388 eller e-post: svein-arne.vik@avinor.no med kopi til post@avinor.no.

Når det gjelder oppstilling og bruk av kraner, vises det for øvrig til følgende regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder:
<https://luftfartstilsynet.no/aktorer/luftfartshinder/luftfartshinder-oppstilling-og-bruk-av-kraner/>.

3. Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg

Tiltaket er vurdert med hensyn til byggerestriksjonskrav (BRA-krav) for flynavigasjonsanleggene ved lufthavnen, jf. §§ 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.*

BRA-krav for det aktuelle området er i utgangspunktet gitt av VDF-antenne og ligger på kote 74 moh. Tiltaket ligger imidlertid i en vinkel og avstand til navigasjonsutstyret som gjør at det ikke settes BRA-krav til tiltaket.

Det er ikke BRA-restriksjoner for tiltaket i forbindelse med eventuell kranbruk.

4. 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 sone som strekker seg 13 km fra lufthavnen. Kravet er at lufthavnoperatøren skal overvåke lufthavnens nærområde for endringer i risikobilde i forhold til menneskelig aktivitet og endret bruk av områder.

Erfaring viser at faren for birdstrike er størst når flyene ligger på ca. 2000 fot (ca. 600 meter), og lavere, over rullebanenivå.

Det aktuelle tiltaket er vurdert med hensyn til risiko for birdstrike, jf. *EU-forordning 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.*

Avinor krever at tak og bygningskonstruksjoner skal utformes og driftes på en slik måte at det blir lite attraktivt for fugler å hekke eller oppholde seg der. Det stilles krav om lukket avfallshåndtering.

5. Farlig og/eller villedende eller blendende belysning

Det er av stor betydning for Avinor at det ikke etableres farlig, blendende eller villedende belysning for flyoperasjoner på lufthavnen eller for personellet i lufttrafikktenesten, jf. *EASA-krav AMC1 ADR.OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes (a) og (d) og EU-regulativ nr. 139/2014, artikkel 9(c)*.

Det må ikke planlegges for bruk av hvitt lys i retning mot innflygingsretningene. Videre presiseres at alle punktllys må rettes ned og være skjermet oppover. Avinor anbefaler bruk av farger som ikke kan forveksles med innflygingslys.

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. Belysningen skal ikke være sterkere enn annen belysning i området. Dette gjelder også for anleggsmaskiner/lastebiler og bruk av flomlys i anleggsperioden.

Dersom piloter allikevel rapporterer om at de blir blendet/villedet av belysningen under flyoperasjoner ved Ørsta/Volda lufthamn, må lyskildene endres eller lysstyrke reduseres. Det samme vil gjelde med hensyn til de oppgavene som utføres av personellet i lufttrafikktenesten ved Ørsta/Volda lufthamn.

Av hensyn til sikkerheten for lufttrafikken ved Ørsta/Volda lufthamn skal tiltakshaver utarbeide en utvendig belysningsplan som oversendes Avinor (post@avinor.no) for vurdering og godkjenning.

Kontaktperson hos Avinor i forbindelse med spørsmål knyttet til utarbeidelse av belysningsplan er: Jan Andersen, tlf. 469 14 098 eller e-post: jan.andersen@avinor.no med kopi til post@avinor.no.

6. Turbulens/vindskjær

Tiltaket er vurdert i forhold til vindskjær og turbulens.

Det aktuelle tiltaket forventes ikke å gi uakseptable konsekvenser relatert til vindskjær eller turbulens for lufttrafikk som opererer på Ørsta/Volda lufthamn, jf. *EASA-krav CS ADR-DSN.B.015 med tilhørende veiledning GM1 ADR-DSN.B.015 (b) og AMC1 ADR.OPS.B.075*.

7. Avsluttende merknader

Avinor ber om at overnevnte vilkår legges til grunn for etableringen av det planlagte tilbygget til NAF-bygget i Torvmyrane 40 (gbnr 56/13) i Ørsta kommune.

Byggeprosjektet anses ikke som ferdig saksbehandlet fra Avinors side før det foreligger positiv aksept fra Avinor (post@avinor.no) på følgende forhold:

- Utarbeidet en enkel risikoanalyse mm. i forhold til eventuell kranbruk, jf. punkt 2.
- Oversendt belysningsplan til vurdering og godkjenning, jf. punkt 5.

Med vennlig hilsen

Avinor AS

Andreas Melsom Edvardsen
Seniorrådgiver Flysidedrift

Dokumentet er godkjent, og krever ikke en digital signatur.



Kopi til:
Luftfartstilsynet
Ørsta kommune