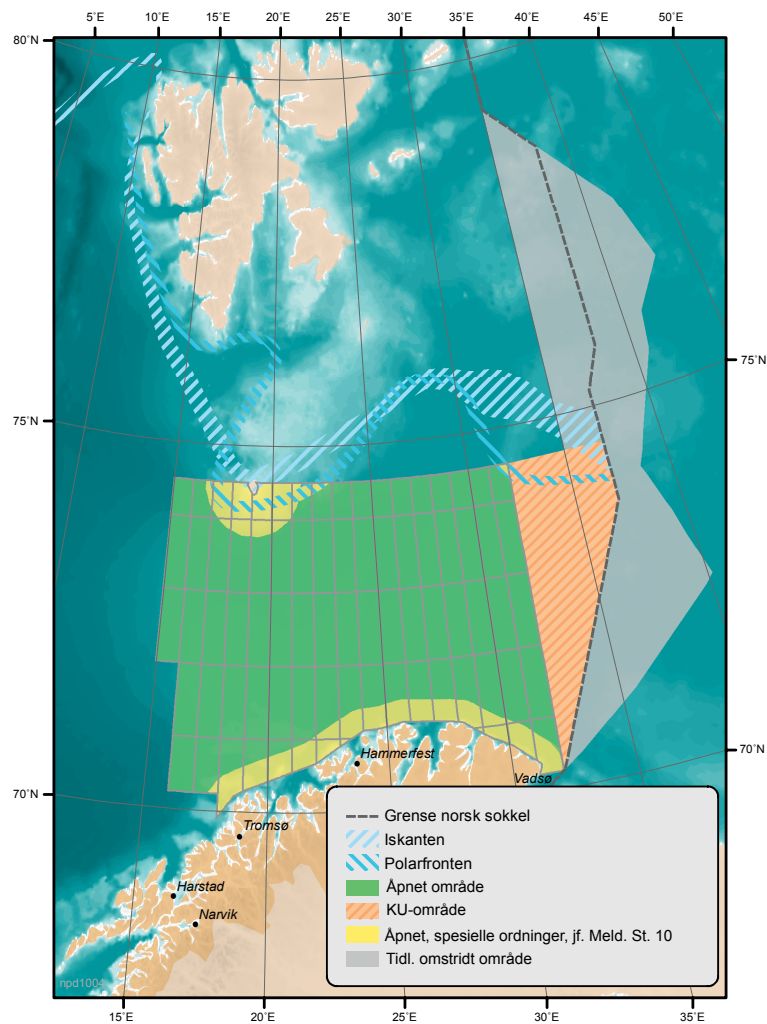
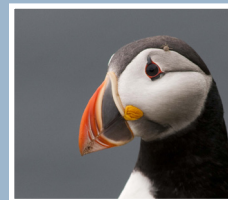
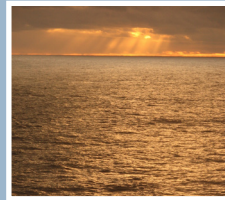




AVINOR

# Konsekvenser for luftfart

Konsekvensutredning for Barentshavet sørøst  
Utarbeidet på oppdrag fra Olje- og energidepartementet



## **Innledning ved Olje- og energidepartementet** **Åpningsprosessen for Barentshavet sørøst**

Før et område kan åpnes for petroleumsvirksomhet må det gjennomføres en åpningsprosess. En åpningsprosess har som formål å utrede det faglige grunnlaget for Stortingets beslutning om åpning av et område.

En åpningsprosess består av to hovedelementer. Den ene delen er en vurdering av ressurspotensialet i området. Den andre delen er en vurdering av de næringsmessige, miljømessige og andre samfunnsmessige virkninger av petroleumsvirksomhet i området (konsekvensutredning).

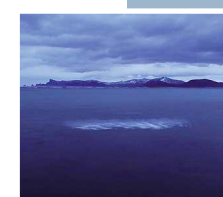
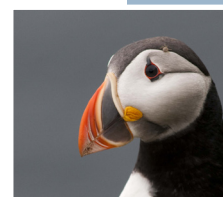
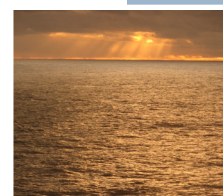
Konsekvensutredningen skal belyse spørsmål som fare for forurensning og økonomiske og samfunnsmessige virkninger petroleumsvirksomhet kan ha. En konsekvensutredning er en sentral del av en åpningsprosess og gjennomføres i regi av Olje- og energidepartementet.

Første del av konsekvensutredningsprosessen innebærer utarbeidelse av et utredningsprogram. Utredningsprogrammet angir temaene for konsekvensutredningen. For å belyse de ulike temaene utarbeides det ulike fagutredninger. Olje- og energidepartementet oppsummerer de ulike utredningene i en konsekvensutredningsrapport som sendes på offentlig høring.

Utredningene, høringsuttalelsene, vurderingen av ressurspotensialet og annen relevant informasjon som har framkommet i prosessen danner grunnlag for en melding til Stortinget. Stortinget tar stilling til åpning eller ikke åpning av hele eller deler av det aktuelle område, inklusive eventuelle vilkår.

Denne rapporten er en av flere faglige utredningsrapporter som inngår i en serie underlagsrapporter til Konsekvensutredning om virkninger av petroleumsvirksomhet i Barentshavet sørøst. Utrederen står inne for det faglige innholdet i rapporten.

Utredningen er laget på oppdrag for Olje- og energidepartementet. Arbeidet vil inngå i en konsekvensutredningsrapport som er planlagt sendt på offentlig høring 4. kvartal 2012. Det er lagt opp til at regjeringens vurdering av spørsmålet om åpning av områder for petroleumsvirksomhet i Barentshavet sørøst legges frem for Stortinget våren 2013.





**NY PETROLEUMSVIRKSOMHET I BARENTSHAVET OG  
NORSKEHAVET**

**KONSEKVENSER FOR LUFTFART**

**Oktober 2012**

**Avinor rapportnr: 12/04416**

## Forord

På oppdrag fra Olje- og energidepartementet, utarbeidet Avinor i 2003 en vurdering av mulighetene for å etablere helikopterbasert på kystnære lufthavner i området Barentshavet – Lofoten. Vurderingene ble gjort med basis i plassenes bruksområde, kapasitet og andre relevante forhold i forhold til flysikring, miljø og infrastruktur forøvrig.

Foreliggende rapport er en oppdatering og videreutvikling av arbeidet fra 2003. Rapporten er utarbeidet på oppdrag fra Olje- og energidepartementet, gjennom et samarbeid mellom Avinors Kompetansesenter for luftfartsfag og Konsernstab strategi og utvikling. Prosjektgruppen har bestått av Cees Bronger, Knut Fuglum, Jon Inge Lian og Olav Mosvold Larsen.

Det tas forbehold om eventuelle feil og mangler.

Avinor, Hovedkontoret  
1. oktober 2012

## Innholdsfortegnelse

<b>1. Generell del .....</b>	<b>4</b>
1.1 Lufthavner og lufthavnstruktur .....	4
1.1.1 Nasjonale og regionale lufthavner .....	4
1.1.2 Lokale lufthavner .....	4
1.1.3 Olje- og gassutvinning i nord – infrastruktur for luftfart .....	6
1.1.4 Landingsplasser utenom eksisterende flyplasslokalteter .....	7
1.1.5 Nærmere om lufthavner der Forsvaret har hovedansvaret .....	7
1.2 Flysikringstjenesten på kontinentalsokkelen .....	8
1.3 Flystøy .....	8
1.4 Utslippstillatelser .....	9
<b>2. Avinors lufthavner .....</b>	<b>11</b>
2.1. Nasjonale og regionale lufthavner .....	11
2.1.1. Bodø lufthavn .....	11
2.1.2. Harstad/Narvik lufthavn, Evenes .....	14
2.1.3. Tromsø lufthavn .....	16
2.1.4. Alta lufthavn .....	18
2.1.5. Lakselv lufthavn, Banak .....	21
2.1.6. Kirkenes lufthavn, Høybuktnoen .....	23
2.1.7. Svalbard lufthavn, Longyear .....	25
2.2. Lokale lufthavner (tidligere regionale lufthavner) .....	28
2.2.1. Brønnøysund lufthavn, Brønnøy .....	28
2.2.2. Sandnessjøen lufthavn, Stokka .....	30
2.2.3. Røst lufthavn .....	32
2.2.4. Værøy helikopterhavn .....	34
2.2.5. Leknes lufthavn .....	34
2.2.6. Svolvær lufthavn, Helle .....	36
2.2.7. Stokmarknes lufthavn, Skagen .....	38
2.2.8. Sørkjosen lufthavn .....	40
2.2.9. Hasvik lufthavn .....	42
2.2.10. Hammerfest lufthavn .....	44
2.2.11. Honningsvåg lufthavn, Valan .....	47
2.2.12. Mehamn lufthavn .....	49
2.2.13. Berlevåg lufthavn .....	52
2.2.14. Båtsfjord lufthavn .....	54
2.2.15. Vardø lufthavn, Svartnes .....	56
2.2.16. Vadsø lufthavn .....	58
<b>3. Jan Mayen flystripe – eventuell oppgradering til sivil bruk .....</b>	<b>61</b>
3.1. Konesjon og teknisk godkjenning .....	61
3.2. Inn- og utflygingsforhold / prosedyrer for inn- og utflyging .....	61
3.3. Tekniske krav til flyplassutforming .....	61
<b>4. Oppsummering .....</b>	<b>65</b>
<b>Referanser .....</b>	<b>67</b>
<b>Vedlegg .....</b>	<b>68</b>

# 1. Generell del

## 1.1 Lufthavner og lufthavnstruktur

### 1.1.1 Nasjonale og regionale lufthavner

Nasjonale og regionale lufthavner ble anlagt og bygget ut som såkalte «stamruteplasser» med minimum 1600 m lange rullebaner. Lufthavnene betjener det såkalte stamrutenettet i Norge der hovedtyngden av den rutegående flytrafikken foregår med mellomstore jetfly av typen Boeing 737. I tillegg har disse lufthavnene en funksjon som innmatingsflyplasser for flytrafikk innenfor det lokale rutenettet. Alle nasjonale og regionale lufthavner i Norge, med unntak av Sandefjord lufthavn og Rygge sivile lufthavn, eies av Avinor eller Forsvaret.

Det foreligger lufthavnplaner (langsiktige arealbruksplaner) for alle disse plassene. I disse er det lagt vekt på synliggjøre hvordan fremtidige arealdisponeringer skal kunne foregå og samtidig ivareta gjeldende internasjonale standarder og anbefalinger utarbeidet av den internasjonale luftfartsorganisasjonen ICAO (UN International Civil Aviation Organisation). I lufthavnplanene er det synliggjort muligheter for å etablere luftfartsrelaterte virksomheter i tilknytning til evt. offshore aktivitet, både i form av egne oppstillingsarealer for helikopter samt muligheter for etablere hangar og driftsbygg i tilknytning til slik virksomhet.

I løpet av de siste årene har flere av de nasjonale og regionale lufthavnene vært gjenstand for en teknisk-operativ oppgradering med formål å kunne tilfredsstillere krav i gjeldende forskrift for flyplassutforming (BSL E 3-2) med vekt på sikkerhetsområder og lysanlegg. For et utvalg av disse lufthavnene har det også blitt gjennomført analyser av mulighetene for rullebaneforlengelser.

### 1.1.2 Lokale lufthavner

De lokale lufthavnene utgjør 27 lufthavner, i all hovedsak lufthavner innenfor det tidligere kortbanenettet. Av disse ble 19 plasser bygget ut i perioden 1968-1977, mens 8 plasser ble bygget ut mellom 1982 og 1987. I 1992 ble én lufthavn nedlagt (Værøy), men denne ble erstattet i 1997 av en permanent, statlig drevet helikopterlandingsplass. I tillegg ble det åpnet en ny lufthavn i Båtsfjord i 1999 som erstatning for den gamle kommunale plassen.

Rullebanene er i de fleste tilfeller 800-880 m lange og ble opprinnelig betjent av flytypen "Twin-Otter". I dag betjenes det regionale rutenettet i all hovedsak av flytypen Dash-8-100 og Dash-8-200 (DH1/DH2)<sup>1</sup> med 39 seter. Rutenettet er

---

<sup>1</sup> DH1 og DH2 er IATA-koder for to varianter av flytypen DASH 8 fra flyprodusenten De Havilland Canada.

gjennomgående subsidiert, gjennom såkalte FOT-ruter (FOT = forpliktelser til offentlig tjenesteyting), med innmating til stamrutenettet. Alle de lokale lufthavnene med FOT-ruter, inkludert helikopterlandingsplassen på Værøy, er eiet av Avinor. De fleste flyplassseidommene omfatter et areal på ca. 150 –200 daa. Det er utarbeidet lufthavnplaner for flere av lufthavnene.

På lik linje med Avinors øvrige lufthavner har de fleste av Avinors lokale lufthavner de siste årene vært gjenstand for teknisk-operativ oppgradering for å kunne tilfredsstille forskriftskrav for flyplassutforming med vekt på sikkerhetsområder og lyseslegg. I sammenheng med dette arbeidet er det i noen tilfeller også gjort nærmere vurderinger av mulighetene for rullebaneforlengelser.

Selv om rullebanene på flere av de lokale lufthavnene gjennomgående har relativt begrensede muligheter for forlengelse, er dette ikke uten videre til hinder for andre typer utvidelser, for eksempel utvidelser med sikte på offshorerelaterte helikoptervirksomheter. Banesystemene er imidlertid ikke tilrettelagt for å kunne separere helikoptertrafikk fra andre luftfartøy.

Behov for investeringer på de lokale lufthavnene som eventuelt er aktuelle som base for helikopter i forbindelse med offshorerelatert virksomhet er vanskelig å anslå. Gjennomgående er det slik at de fleste lokale lufthavnene bare har tilgjengelig infrastruktur som dekker dagens behov knyttet til rutetrafikken. Derfor er oppstillingskapasiteten på disse begrenset til ett eller to fly av typen Dash-8-100 og Dash-8-200 (DH1/DH2). Normalt finnes ikke egne arealer for oppstilling av helikopter, og det finnes heller ikke ledige hangarer som kan tas i bruk for vedlikehold av denne type luftfartøy. I tillegg kommer også behov for andre infrastrukturinvesteringer slik som fremføring av elektro, ekstra inngjerding, vann/kloakk, veg m.v.

Ekspedisjonsbygningene på de lokale lufthavnene er gjennomgående forholdsvis enkle, med 1-2 innsjekkingssskranker, og kapasitet til å betjene 1 eller 2 fulle flylaster for DH1/DH2. De minste plassene har i praksis bare kapasitet til å betjene mindre fly (ca. 20 seters fly). Som følge av nye EU-forordninger, har det i løpet av de siste årene blitt etablert utstyr til å kunne gjennomføre 100 % sikkerhetskontroll av passasjerer på samtlige av de lokale lufthavnene.

Etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet gjennomførte det tidligere Luftfartsverket i 2001, i samarbeid med Møreforsk og TØI (Luftfartsverket, Møreforsk og Transportøkonomisk Institutt 2001), en vurdering av det regionale lufthavnnettet i Norge. I denne ble det også tatt inn vurderinger av mulige nye flyplassprosjekter som kunne erstatte en eller flere av de eksisterende regionale lufthavnene i landet. Avinors arbeid med utredningen av lufthavnstrukturen i 2011-2012, som underlag for Forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023, må betraktes som en videreføring av arbeidet fra 2001.

### 1.1.3 Olje- og gassutvinning i nord – infrastruktur for luftfart

#### *Planbakgrunn*

Transportetatene og Avinor la våren 2012 fram sitt forslag Nasjonal transport transportplan 2014-2023.<sup>2</sup> Som ledd i denne er det også laget en egen lufthavnstrukturutredning<sup>3</sup>. Et utgangspunkt for denne er at dagens Dash 8-100/200 (DH1/DH2) med 39 seter har begrenset levetid og vil måtte utfases omtrent i perioden 2025 - 2030. Per i dag er det sannsynligvis kun en alternativ flytype av omtrent samme størrelse, ATR-42-600 (AT6), som kan operere på flere av de 800m lange rullebanene, men det er usikkert om dette kan bli en fullgod erstatter innen DH1/DH2 må fases helt ut. For å kunne benytte fly med 50 seter, må rullebanene forlenges til 1199 meter eller mer. Der hvor dette ikke er mulig, er alternativet til DH1/DH2 og AT6 å benytte mindre fly. I nord kan følgende lufthavner ikke utvides med en operativ effekt (dvs slik at fly med 40-50 seter kan benyttes): Mosjøen, Mo i Rana, Svolvær, Narvik, Sørkjosen, Hasvik, Hammerfest, Honningsvåg, Mehamn og Vardø. I små markeder som de fleste av lufthavnene på Finnmarkskysten vil bruk av mindre fly ikke innebære en stor ulempe.

Etatene foreslår å bygge to nye lufthavner i Nordland med 2000 m rullebane for å kunne ta ned jettfly, Gimsøy i Lofoten (til erstatning for Leknes og Svolvær) og Polarsirkelen lufthavn i Mo i Rana (til erstatning for Mosjøen og eksisterende lufthavn i Mo). Samtidig påpeker etatene at Avinor ikke har råd til dette. Det må komme ekstra midler fra departementet om dette skal kunne realiseres. Etatenes planforslag ligger nå til behandling i SD som vil fremme NTP 2014-2023 som en sak for Stortingsbehandling våren 2013.

#### *Nærmere om de enkelte områder*

På Helgeland planlegges det forlengelse av Sandnessjøen lufthavn til 1199 m. Både Brønnøysund og Sandnessjøen lufthavner vil ta kunne ta ned fly på 40-50 seter. Brønnøysund har i dag helikopterbase.

I Lofoten er det foreslått en ny lufthavn midt mellom Leknes og Svolvær (Gimsøya). Hvis denne ikke realiseres, er det mulig å forlenge Leknes lufthavn. I 2007 fikk Lofoten fastlandsforbindelse. Dette har ført reisetida fra Evenes lufthavn til Svolvær og Leknes ned til hhv 2:20 timer og 3:20 timer.

I Vesterålen er det foreslått å forlenge Stokmarknes lufthavn til 1199 m. I tillegg fins det lufthavner med lange rullebaner som kan ta ned store jettfly på Andenes og Evenes. I forbindelse med kjøp av nye kampfly er det vedtatt at Forsvaret skal flytte sin hovedbase fra Bodø til Ørland samt etablere en fremskutt base på Evenes. Reisetida fra Evenes til Sortland er i dag ca 1:50 time, men denne kan på sikt kortes ned med ca 30 min med økt planramme til vegbygging (jfr planforslaget s 134). Kjøretida fra Andenes til Sortland er i dag ca 1:35 time. Fra Sortland er det anslagsvis 30-50 min kjøretid videre til ulike destinasjoner i Vesterålen. Dette betyr at de fleste destinasjoner i Vesterålen kan nås innenfor en reisetid av ca 2 timer fra en lufthavn som kan ta ned store jettfly. Alt i alt skulle det dermed ikke være noe

<sup>2</sup> Planforslaget er tilgjengelig her: <http://www.ntp.dep.no/2014-2023/planforslaget.html>

<sup>3</sup> Strukturutredningen er tilgjengelig her: [http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2012\\_02\\_29\\_lufthavnstruktur.pdf](http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2012_02_29_lufthavnstruktur.pdf)



problem å kunne akkomodere oljeindustriens behov for mannskapsutskifting eller flyfrakt i dette området.

I Hammerfest er situasjonen at eksisterende lufthavn kun kan ta ned opp til 39-seters fly. Nærmeste alternativ er Alta lufthavn som ligger 2 timer unna med bil. Under utbyggingen av Melkøya gikk det en del charteroperasjoner i tillegg til vanlige rutefly til Alta. Det ble derfra kjørt buss eller hurtigbåt (innleid for formålet) for å få inn nok mannskap. Mannskapsbehovet på Melkøya var svært stort fordi all utbygging skjedde på stedet (flere tusen mann til stede på en gang). For virksomhet ute på sokkelen er mannskapsbehovet langt lavere og en del produksjon vil bestå av fjernstyrte undervannsinstallasjoner.

Det foregår per september 2012 en tilleggsutredning for å finne en egnet lokalitet for ny lufthavn i Hammerfest. For mer om dette, se omtalen av Hammerfest lufthavn i kap 2.2.10.

#### **1.1.4 Landingsplasser utenom eksisterende flyplasslokalteter**

Når det sees bort fra de eksisterende flyplasslokalitetene, samt de områder som har vært utredet som mulige nye flyplasslokaliteter, er det gjennomgående begrenset med «nye» områder som kan ansees egnet for mulige nye landingsplasser. Det største potensialet for mulig etablering av nye landingsplasser ligger i Øst-Finnmark. I den sammenheng peker Varangerhalvøya seg best ut. Det finnes blant annet flere områder mellom Vadsø og Vardø som er egnet for etablering av nye landingsplasser, både helikopter og fly, og med gode flyoperative forhold. Det er også et stort utviklingspotensial rundt Berlevåg lufthavn.

For øvrig eksisterer det flere egnete områder for helikopterlandingsplasser i ytre Vesterålen. Det finnes også flere områder i Lofoten som kan være egnet som helikopterlandingsplass selv om disse ikke kan anses egnet for flyplass.

#### **1.1.5 Nærmere om lufthavner der Forsvaret har hovedansvaret**

Etter at Ørland nylig ble valgt som ny kampflybase og Evenes som fremskutt base, gjenstår avklaringer for Forsvarets aktivitet på øvrige militære lufthavner.

På Bardufoss og Andøya utreder Forsvaret sine behov knyttet til egen lufthavndrift, og vil bla vurdere om eie- og driftsansvaret skal overføres til andre aktører. Det synes klart at Forsvaret vil opprettholde sin helikopteraktivitet på Bardufoss, men det er pt uklart hvorledes en vil forholde seg mht øving og trening. På Andøya har vi fått opplyst at Forsvaret vil opprettholde sin aktivitet omtrent som før

Etter at det nå er klart at Forsvaret skal forlate Bodø lufthavn, vil Avinor utrede hvorledes en ønsker at lufthavnen skal drives i fremtiden. Også spørsmålet om hva det vil bety for sivil luftfart at Evenes skal fungere som fremskutt base, skal

analyseres nærmere. Her forventes det økt tilstedeværelse fra Forsvarets side, og Avinor utreder pt konsekvensene av dette for sivil aktivitet.

## 1.2 Flysikringstjenesten på kontinentalsokkelen

Flygeinformasjonstjeneste og alarmtjeneste til offshore helikopterflyginger for petroleumsvirksomheten i havområdene utenfor Nord-Norge utøves av Avinors kontrollsentral i Bodø. Tjenesten er basert på overvåking av trafikken ved hjelp av radar innenfor radardekning, og posisjonsrapporter via radio utenfor radardekning.

Overvåking ved bruk av ny overvåkingsteknologi (ADS-B/WAM<sup>4</sup>) blir tatt i bruk når det er utviklet infrastruktur for helikoptervirksomheten mot faste installasjoner. Infrastruktur vil være i form av radiostasjoner på land og på faste offshore-installasjoner, samt at det etableres rutestruktur (ATS-ruter) mellom landbaser og områder med faste installasjoner for produksjon av olje eller gass. Det vil normalt ikke etableres rutestruktur til områder med leteboring. Det eksisterer i dag kun én ATS-rute fra Hammerfest til Bjørnøya.

Rutene kan omslutes av ADS-områder, som publiseres som områder der det ytes radar eller ADS-basert flygeinformasjons- og alarmtjeneste til offshore helikopterflyginger.

I ADS-områder behøver flyginger ikke følge ATS-ruter da de er under overvåking. Andre flyginger enn offshore helikopterflyginger anmodes om å etablere radiokontakt med lufttrafikk-tjenesten før flyging inn i et ADS område for å motta informasjon om trafikk i området.

Hvis trafikkmengde eller kompleksitet tilsier det vil behovet for å etablere områder med kontrollert luftrom (CTA) der det ytes flygekontrolltjeneste til helikoptertrafikken bli vurdert. Et kontrollområde kan baseres på et eksisterende ADS-område, og det vil bli benyttet overvåking ved bruk av ny overvåkingsteknologi (ADS-B/WAM) for utøvelse av flygekontrolltjeneste.

## 1.3 Flystøy

Gjennom retningslinje T-1442/2012 ("Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging") har Miljøverndepartementet beskrevet hvordan utendørs flystøy skal kartlegges ved fly- og helikopterlandingsplasser med en trafikk som overstiger 25 flybevegelser totalt i den sammenhengende tremåneders sommerperioden med mest trafikk. Avinor har ansvar for slik kartlegging for alle statlige sivile lufthavner, mens Forsvarsbygg har tilsvarende ansvar for militære lufthavner.

T-1442/2012 beskriver hvordan et flystøysonekart gjeldende for en periode settes sammen av den verste støybelastning for dagens situasjon og en prognose 10-20 år

---

<sup>4</sup> ADS-B: Automatic dependent surveillance-broadcast. WAM: Wide area multilateration.

frem i tiden. En flystøysone bestemmes både av gjennomsnittsnivå for totaltrafikken og maksimalnivå på natt for den regelmessig forekommende og mest støyende flyging. Støybelastet område deles inn i rød og gul støysone, med rød sone som det mest utsatte område nærmest rullebanen. Retningslinjene gir anbefalinger til kommunene om akseptabelt arealbruk innenfor hver støysone, og Fylkesmannens miljøvernnavdeling skal i hvert fylke kontrollere at kommunene i sin arealplanlegging legger inn flystøysonegrensene, og tar behørig hensyn til dette i planlagt arealbruk.

I tillegg til flystøysonekart kan kommunene be om ulike støybelastningskart. Dette er kart som viser konturer for andre viktige støyparametre som gjennomsnittsnivå over døgnet  $LA_{ekv,24t}$ , gjennomsnittsnivå for nattperioden (23-07)  $L_{night}$  o.l.

Som anleggseier er også Avinor ansvarlig for støykartlegging etter forurensingsforskriften, hjemlet i forurensningsloven. Denne gir pålegg om kartlegging av alle boliger, barnehager, helse- og undervisningsinstitusjoner med innendørs gjennomsnittsnivå over døgnet som overstiger 35 dBA. Forskriften pålegger flyplassseier lydisolasjonstiltak dersom innendørs gjennomsnittsnivå over døgnet overskrider 42 dBA.

Flystøysonekart er publisert på Avinors websider.

## 1.4 Utslippstillatelser

Alle Avinors lufthavner har gyldige utslippstillatelser. Fylkesmennene gir tillatelse til å bruke og slippe ut avisingskjemikalier. Det gis også tillatelser til å drifte brannøvingsfelt og gjennomføre annen aktivitet som innebærer bruk av kjemikalier. Utslippstillatelsene er utformet slik at de stiller vilkår om at bruk og utslipp av kjemikalier ikke skal medføre at naturen og miljøet ved lufthavnene blir påvirket av driften. Det er også stilt vilkår om at det skal foreligge oppdaterte risikoanalyser innen ytre miljø, og at det skal være etablert en beredskap for å kunne håndtere akutte utslipp. I tillegg gir også Forurensningsloven med forskrifter rammebetingelser til hvordan lufthavndriften kan gjennomføres.

Avinor har som miljømål å være drivkraft i forbedringen av luftfartens miljøprestasjoner gjennom blant annet å redusere risikoen for skadelige utslipp til vann og grunn. For å oppfylle dette målet har Avinor opprettet Miljøprosjektet, et sentralt styrt prosjekt som skal utrede og gjennomføre tiltak på Avinors lufthavner for å sikre at driften og tilstanden for de tekniske anleggene på lufthavnene tilfredsstillende utslippstillatelsene fra fylkesmennene samt oppfyller Forurensningsloven med tilhørende forskrifter. Dette innebærer at det ikke skal være høy risiko for utslipp av kjemikalier og stoffer som medfører skade på vannressurser og naturmiljø ved lufthavnene. Prosjektet gjennomføres i perioden 2010 til 2015.

For mer miljøinformasjon vises det til konsernets websider og de årlige miljørapportene.



Figur 1. Avinors lufthavner

## 2. Avinors lufthavner

### 2.1. Nasjonale og regionale lufthavner

Følgende nasjonale og regionale lufthavner er tatt med i vurderingene i denne rapporten:

1. Bodø lufthavn
2. Harstad/Narvik lufthavn, Evenes
3. Tromsø lufthavn, Langnes
4. Alta lufthavn
5. Lakselv lufthavn, Banak
6. Kirkenes lufthavn, Høybuktkmoen
7. Svalbard lufthavn, Longyear

Andøya lufthavn er ikke særskilt omtalt da denne plassen i all hovedsak disponeres av Forsvaret. Etter det Avinor kjenner til, er arealtilgang og øvrig infrastruktur på plassen god. Det kan tilføyes at Avinor er eier av et mindre område (et par dekar) på plassen. Avinor kjenner ikke detaljene rundt fremtidsplanene for Forsvaret på Andøya lufthavn, jf kapittel 1.1.4 over.

#### 2.1.1. Bodø lufthavn

##### 1. Konesesjon og teknisk-operativ godkjenning

Avinor har konsesjon fra Luftfartstilsynet til å drive og inneha Bodø lufthavn. Konesesjonen utløper i 01.06.27. I konsesjonsvilkårene er det bl.a. fastsatt en øvre grense for antall fly- og helikopterbevegelser som kan tillates pr. år. Videre har Luftfartstilsynet utstedt en teknisk-operativ godkjenning av lufthavna til Forsvaret med gyldighet fram til 01.10.15. Ved utløp av denne, eventuelt dersom Forsvaret trekker seg ut, skal Bodø lufthavn sertifiseres etter nye felles europeiske bestemmelser for flyplassutforming, utarbeidet av EASA.

##### 2. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Militær lufthavn med rullebanelengde på 3000 m. Banekapasiteten ligger på ca. 20 flybevegelser i timen og er i stor grad begrenset av Forsvarets aktivitet. Hovedtyngden av flyplassarealene er også eiet av Forsvaret. Det er etablert et større sivilt område langs nordsiden av rullebanen. Etter at det nå er besluttet at kampflybasen for Forsvarets nye kampfly skal etableres på Ørlandet, skal Forsvaret etter planene trekke seg helt ut fra Bodø lufthavn. Dette innebærer trolig at det på sikt blir tilgang på store arealreserver på lufthavna. Disposisjon av disse arealene er ikke avklart.

Det er mulig å operere direkte flyruter til bla. Nord-Amerika og Øst-Asia. Det er ingen flyoperative begrensninger av betydning. Største flytyper som kan operere på plassen er wide-body, bla. Boeing 747, A340 og det militære C5 Galaxy. Den eksisterende infrastrukturen dekker rutetraffikkens behov. Lufthavnen har en viktig hovedfunksjon som innmatingsplass for den lokale flytrafikken til Lofoten, Vesterålen og Helgeland.

Den største utfordringen for dagens sivile flytrafikk på Bodø lufthavn er at rullebanens dekke og underbygning er av svært dårlig forfatning. Dette innebærer trolig at det om få år er nødvendig å gjennomføre omfattende oppgraderingstiltak på lufthavna, enten i form av å anlegge en helt ny rullebane eventuelt gjenoppbygge hele den eksisterende rullebanen.

### 3. Bygninger og ekspedisjonsområdet

Ekspedisjonsbygget er fra 1990 og basert på en sentraldel for betjening av mellomstore jettfly samt to sidefløyer for betjening av den regionale flytrafikken. Det er etablert 3 passasjerbroer. Passasjerterminalen kan betjene totalt ca. 2000 passasjerer i timen. Kontrolltårnet utgjør en del av et kombinert tårn- og sikringsbygg. I dette inngår også Avinors drift. Driften av lufthavnen, inkludert brøyting av rullebane samt brann- og havaritjenesten, utføres av Forsvaret. Foruten Avinors bygninger, har flere fly- og helikopterselskap egne hangarer og driftsbygg på plassen innenfor den sivile sektoren. Når Forsvaret trekker seg ut, vil driften av plassen bli overført til Avinor.

Flyoppstillingsområdet har totalt 11 plasser for oppstilling av mellomstore jettfly og turbopropmaskiner av typen 737, MD80 og DHC-8. I tillegg er det også egne oppstillingsområder for helikopter. På landsiden er det anlagt et større parkeringsområde for kjøretøy.

### 4. Flyoperative forhold / flysikring

Lufthavnen er utstyrt med presisjonsinnflygingsutstyr til begge baneretninger, og regulariteten har de siste årene ligget på over 98 % på årsbasis. Inn- og utflygingsforholdene er ikke ansett som spesielt kompliserte.

Tårn- og innflygingskontrollen er bemannet H-24. Hovedhjelpemiddel er radar for den lokale trafikkregulering. Inn- og utflyging må følge standard prosedyrer som sikrer terrengklarering og bidrar til regulering av trafikken.

### 5. Støy og bosetting

I forhold til nærliggende bosetting er Bodø lufthavn den mest støyutsatte lufthavnen i landet. Militær jagertrafikk dominerer støybildet. Flystøysonekart oppdatert i 2007.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Beregnet av SINTEF Tele og Data for Forsvarsbygg, rapport SINTEF A 1654, datert jun.07. (Flystøysonekart tilgjengelig her: <http://www.avinor.no/lufthavn/bodo/omoss/forvarenaboer/miljokart>)

Når Forsvaret trekker seg ut av lufthavnen, vil det trolig bli gjennomført nye flystøyberegninger.

## 6. Arealplaner

Det har pågått et arbeid med en ny masterplan for Bodø lufthavn, men arbeidet har vært stilt i bero pga. utredningen av kampflybase. Planen synliggjør muligheter for å etablere offshorerelaterte virksomheter på plassen, dog i begrenset omfang. Det er bla. avsatt mindre arealer for fremtidig oppstilling av helikoptre, samt hangar og driftsbygg i sammenheng med eventuell petroleumsrelatert virksomhet.

Dersom det skal etableres petroleumsrelaterte virksomheter innenfor de avsatte områdene i masterplanen, må det påregnes en del investeringskostnader, - bla. i nødvendig infrastruktur slik som fremføring av veier, VVS, planering/grunnarbeider av terrengopparbeidelse m.v. foruten bygninger, hangarer og egne oppstillingsarealer for helikopter. Slik virksomhet vil trolig innebære at det må innhentes ny konsesjon fra Luftfartstilsynet.

## 7. Miljøtiltak

Gjeldende utslippstillatelser på Bodø lufthavn ivaretas av Forsvaret. Det må påregnes oppryddingstiltak på de delene av arealene som i dag disponeres av Forsvaret når denne virksomheten overflyttes til Ørland.

## 8. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

På den sivile siden er det først og fremst behovene for oppgradering av rullebanen, eventuelt ny rullebane, som vil utgjøre det viktigste tiltaket de nærmeste årene. Et mulig tiltak i sammenheng med dette kan være å vri hele rullebanen i en mer operativt gunstig retning.

## 9. Totalvurdering

Ut i fra en totalvurdering vil Bodø lufthavn ha en nøkkelrolle for inn- og utmating av trafikk til / fra de lokale lufthavnene i Lofoten og på Helgeland ifm. evt. offshorerelatert virksomhet. Også i beredskapsmessig sammenheng vil lufthavna ha en viktig funksjon. Det er noe arealknapphet knyttet til dagens sivile område på lufthavna, men når Forsvaret flytter sin virksomhet til Ørland, vil det trolig åpne seg store arealreserver. Dette vil gi gode muligheter til å integrere en omfattende helikopteraktivitet/base med øvrig flyaktivitet på plassen.

## 2.1.2. Harstad/Narvik lufthavn, Evenes

### 1. Konesjon og teknisk-operativ godkjenning

Avinor har konsesjon fra Luftfartstilsynet til å drive og inneha Harstad-Narvik lufthavn. Konsesjonen utløper i 19.12.16. I konsesjonsvilkårene er det bl.a. fastsatt en øvre grense for antall fly- og helikopterbevegelser som kan tillates pr. år. Videre har Luftfartstilsynet utstedt en teknisk-operativ godkjenning av lufthavna med gyldighet fram til 01.12.13. Ved utløp av denne, vil Harstad-Narvik lufthavn trolig bli sertifisert etter samme prosess som vil gjelde i forbindelse med nye felles europeiske bestemmelser for flyplassutforming, utarbeidet av EASA.

### 2. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Regional lufthavn med en rullebanelengde på 2815 m. Banekapasiteten ligger på ca. 25 flybevegelser i timen. Hovedtyngden av flyplassarealene er eiet av Forsvaret, men det meste av Forsvarets aktivitet er for tiden stilt helt i ro. Dette vil kunne endre seg når Forsvaret skal etablere fremskutt base for jagerfly på lufthavna (QRA)t.

Det er mulig å operere direkte ruter med mellomstore fly til sentrale deler av Europa. Det er noen mindre flyoperative begrensninger ved inn- og utflyging som følge av høyt fjernterreg. Den eksisterende infrastrukturen dekker rutetrafikkens behov. Største flytype som kan operere på plassen er B747 og det militære C5 Galaxy. Plassen har hatt funksjon som fraktflyplass for operasjoner med større russiske transportfly i forbindelse med fiskeeksport.

### 3. Bygninger og ekspedisjonsområdet

Ekspedisjonsbygget ble ferdigstilt i 1998 med 5 flyside "gates" inkludert fasiliteter for utlandstrafikk. Passasjerterminalen har totalt sett en kapasitet til å betjene ca. 1200 passasjerer i timen. Tårnbygget utgjør en fløy av det gamle ekspedisjonsbygget, men har nylig vært gjenstand for en oppgradering. Driftsbygget utgjør et selvstendig bygg. I tillegg finnes egne drifts- og hangarbygg for mindre flyselskap på plassen.

Flyoppstillingsområdet har 7 plasser for oppstilling av mellomstore fly (737 o.l). En av plassene er avsatt til større flytyper (kodebokstav D). Det er tilgjengelige arealer for oppstilling av helikopter og småfly innenfor dagens flyside. På landsiden finnes opparbeidet større arealer for parkering av kjøretøy.

### 4. Flyoperative forhold / flysikring

Lufthavnen er utstyrt med presisjonsinnflygingsutstyr (ILS) til bane 17 og VOR/DME til bane 35. Regulariteten har de siste årene ligget på over 98 % på årsbasis. Inn- og utflygingsforholdene har noen mindre begrensninger pga terrengforholdene, men anses ikke spesielt kompliserte.



Tårn- og innflygingskontrollen er bemannet alle dager, men har noen begrensninger i åpningstidene på seine kveld- og nattetider. Hovedhjelpemiddel er radar for den lokale trafikkregulering. Inn- og utflyging må følge standard prosedyrer som sikrer terrengklarering og bidrar til regulering av trafikken.

Avinor arbeider for tiden med å implementere satellittbaserte innflygingsprosedyrer (PBN) til lufthavna.

## 5. Støy og bosetting

Lufthavnen har oppdatert flystøysonekart i 2008.<sup>6</sup> Det er konstatert at det ikke finnes bygninger i nærområdet av lufthavnen som krever lydisolasjonstiltak etter grenseverdiforskriften.

På grunn av den noe begrensede aktiviteten på plassen, er det rimelig å anta at ytterligere offshorerelaterte flygninger kan påvirke dagens støysituasjon noe, og dermed utløse behov for fasadeisolasjonstiltak. Dette kan først avklares når det foreligger mer konkrete informasjoner om aktivitetstyper og omfang. Det vil også være behov for et nytt støysonekart når Forsvarets jagerfly skal ha fremskutt base på lufthavna. Avinor forutsetter at dette ivaretas av Forsvaret selv.

## 6. Arealplaner / verneverdier

Siste godkjente lufthavnplan er fra 2008 og synliggjør muligheter for å etablere offshorerelaterte virksomheter på plassen. Det er bla. avsatt arealer for fremtidig oppstilling av helikoptre, samt hangar og driftsbygg i sammenheng med eventuell petroleumsrelatert virksomhet.

Flyplassområdet er regulert i stadfestet reguleringsplan fra 1993.

Flyplassområdet grenser inn til flere naturreservater, bla. to våtmarksområder.

Dersom det skal etableres petroleumsrelaterte virksomheter innenfor de avsatte områdene i lufthavnplanen, må det påregnes en del investeringskostnader, - bla. i nødvendig infrastruktur slik som fremføring av veier, VVS, planering/grunnarbeider av terrengopparbeidelse m.v. foruten bygninger, hangarer og egne oppstillingsarealer for helikopter. Slik virksomhet vil trolig innebære at det må innhentes ny konsesjon fra Luftfartstilsynet.

## 7. Miljøforhold

Lufthavna har utslippstillatelse for bruk av kjemikalier i forbindelse med fly- og baneavising. Det er registrert områder med forurenset grunn inne på lufthavna og disse er tatt inn i KLIF's database over registrerte grunnforurensninger. Avinor

---

<sup>6</sup> Beregnet av SINTEF Tele og data, rapport STF40 A8724, datert nov.08, (Støysonekart tilgjengelig her: <http://www.avinor.no/lufthavn/harstad/omoss/forvarenaboer/miljokart>)

gjennomfører for tiden flere miljøtiltak på plassen som en del av et landsomfattende miljøprosjekt på Avinors lufthavner.

## 8. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Sikkerhetsområder og lysanlegg i tilknytning til rullebanen skal etter planene oppgraderes og utvides i 2014. Utover dette, er det ingen andre større, planlagte infrastrukturtiltak på sivil side innenfor de nærmeste 5 årene. I tillegg kommer mulige tiltak som følge av vedtaket om å etablere en fremskutt base for jagerfly på lufthavna.

## 9. Totalvurdering

I dagens situasjon har Forsvaret i stor grad trukket seg ut av lufthavnen, og delvis nedlagt sine aktiviteter. Med dette som utgangspunkt finnes det tilgang på arealer med mulighet for å kunne etablere ulike typer offshorerelaterte virksomheter på plassen. Dette må imidlertid sees i sammenheng med nødvendige arealdisponeringer for Forsvarets fremskutte base for jagerfly (QRA). Avinor kjenner per sept 2012 ikke detaljene i Forsvarets planer for denne fremskutte basen.

### 2.1.3. Tromsø lufthavn

#### 1. Konesjon og teknisk-operativ godkjenning

Avinor har konsesjon fra Luftfartstilsynet til å drive og inneha Tromsø lufthavn. Konesjonen utløper i 01.03.16. I konsesjonsvilkårene er det bl.a. fastsatt en øvre grense for antall fly- og helikopterbevegelser som kan tillates pr. år. Videre har Luftfartstilsynet utstedt en teknisk-operativ godkjenning av lufthavna med gyldighet fram til 01.10.13. Ved utløp av denne, vil Tromsø lufthavn trolig bli sertifisert etter samme prosess som vil gjelde i forbindelse med nye felles europeiske bestemmelser for flyplassutforming, utarbeidet av EASA.

#### 2. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Nasjonal lufthavn med en rullebanelengde på 2400 m. Banekapasiteten ligger på ca. 14 flybevegelser i timen. Det er mulig å operere direkte ruter med mellomstore fly til sentrale deler av Europa. Det er visse flyoperative begrensninger ved inn- og utflyging som følge av høyt fjernterrang i begge retninger. Den eksisterende infrastrukturen dekker rutetrafikkens behov. Største flytype som kan operere på plassen er A340, men operasjoner med slike flytyper krever særskilt tillatelse fra Luftfartstilsynet.

De største gjennomførte tiltakene på flysiden de siste årene er at lufthavnas sikkerhetsområder og lysanlegg har vært gjenstand for en betydelig oppgradering i 2009. Det er også gjennomført tiltak for å forbedre de visuelle hjelpemidlene i

lufthavnas omgivelser. Dessuten er det gjennomført en videreføring av den parallelle taksebanen i nordlig retning.

### 3. Bygninger og ekspedisjonsområdet

Den nyeste fløyen av ekspedisjonsbygget ble ferdigstilt i 1998 med 7 flyside "gates", inkl. 3 passasjerbroer. Den gamle terminalen benyttes i all hovedsak til å betjene regionaltrafikken samt deler av utlandstrafikken. Passasjerterminalen har totalt sett en kapasitet til å betjene ca. 1700 passasjerer i timen. Både tårnbygget og driftsbygget utgjør selvstendige bygg. I tillegg har flere flyselskap egne drifts- og hangarbygg på plassen.

Flyoppstillingsområdet har 9 plasser for oppstilling av mellomstore fly (Boeing 737 o.l.). Det er noe begrenset kapasitet til oppstilling av helikopter og mindre fly innenfor dagens flyside. På landsiden finnes opparbeidet større arealer for parkering av kjøretøy.

### 4. Flyoperative forhold / flysikring

Lufthavnen er utstyrt med presisjonsinnflygingsutstyr til begge baneretninger, og regulariteten har de siste årene ligget på over 98 % på årsbasis. Inn- og utflygingsforholdene har visse begrensninger pga terrengforholdene nord og sør for lufthavnen.

Tårn- og innflygingskontrollen er bemannet H-24. Hovedhjelpemiddel er radar for den lokale trafikkregulering. Inn- og utflyging må følge standard prosedyrer som sikrer terrengklarering og bidrar til regulering av trafikken.

Avinor arbeider for tiden med å implementere satellittbaserte innflygingsprosedyrer (PBN) til lufthavna.

### 5. Støy og bosetting

Lufthavnen har oppdatert flystøysonekart fra 2007.<sup>7</sup> Det er utført lydisolasjonstiltak på 4 boliger etter grenseverdiforskriften.

På grunn av den noe begrensede aktiviteten vi har for tiden, kan omfattende offshore-relaterte flyginger påvirke dagens situasjon noe. Dette kan først avklares når det foreligger mer konkrete informasjoner om aktivitetstyper og omfang av disse.

### 6. Arealplaner

Det har pågått arbeid med en ny masterplan for lufthavna. Siste godkjente lufthavnplan synliggjør muligheter for å etablere offshore-relaterte virksomheter på

---

<sup>7</sup> Beregnet av SINTEF IKT, rapport STF40 A1320, datert apr.07 (Tilgjengelig her: <http://www.avinor.no/lufthavn/tromso/omoss/forvarenaboer/miljokart>)

plassen. Det er bla. avsatt noen arealer for fremtidig oppstilling av helikoptre, samt hangar og driftsbygg i sammenheng med eventuell petroleumsrelatert virksomhet. Flyplassområdet er regulert i stadfestet reguleringsplan fra 1992.

Dersom det skal etableres petroleumsrelaterte virksomheter innenfor de avsatte områdene i lufthavnplanen, må det påregnes en del investeringskostnader, - bla. i nødvendig infrastruktur slik som fremføring av veier, VVS, planering/grunnarbeider av terrengopparbeidelse m.v. foruten bygninger, hangarer og egne oppstillingsarealer for helikopter. Slik virksomhet vil trolig innebære at det må innhentes ny konsesjon fra Luftfartstilsynet.

## 7. Miljøforhold

Lufthavna har utslippstillatelse for bruk av kjemikalier i forbindelse med fly- og baneavising. Det er registrert områder med forurenset grunn inne på lufthavna og disse er tatt inn i KLIF's database over registrerte grunnforurensninger.

## 8. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Langsiktig foreligger det planer for å utvide flyoppstillingsområdet.

## 9. Totalvurdering

Lufthavna bærer noe preg av arealknapphet. Det er derfor visse begrensninger i mulighetene for å etablere egne arealer for helikopterbase i tilknytning til eventuell offshorerelatert virksomhet.

### **2.1.4. Alta lufthavn**

#### 1. Konsesjon og teknisk-operativ godkjenning

Avinor har konsesjon fra Luftfartstilsynet til å drive og inneha Alta lufthavn. Konsesjonen utløper 01.01.17. I konsesjonsvilkårene er det bl.a. fastsatt en øvre grense for antall fly- og helikopterbevegelser som kan tillates pr. år. Videre har Luftfartstilsynet utstedt en teknisk-operativ godkjenning av lufthavna med gyldighet fram til 01.11.13. Ved utløp av denne, vil Alta lufthavn trolig bli sertifisert etter samme prosess som vil gjelde i forbindelse med sertifisering etter nye felles europeiske bestemmelser for flyplassutforming, utarbeidet av EASA.

#### 2. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Regional lufthavn med en rullebanelengde på 2050 m. Banen ble gjenstand for en mindre forlengelse i forbindelse med oppgraderingen av sikkerhetsområder og lysanlegg i 2009.

Det er mulig å operere direkte helårsruter med mellomstore fly (B737), Oslo-Alta. Det er visse flyoperative begrensninger som følge av høyt terreng rundt lufthavnen, spesielt i sørøst. De største mellomstore jettflyene av typen B737-800, har normalt betydelige vektrestriksjoner i forbindelse med vinteroperasjoner på lufthavna.

Utover ovenstående dekker den eksisterende infrastrukturen rutetrafikkens behov. Største flytype som kan betjenes er Boeing 757 og A320, men da med større vektrestriksjoner. Dagens flyrutetilbud er basert på direkte forbindelse til Oslo og Tromsø lufthavner samt andre regionale lufthavner i Finnmark. Om sommeren opereres charterflyginger til Mellom- og Sør-Europa

De største gjennomførte tiltakene på flysiden de siste årene er at lufthavnas sikkerhetsområder og lysanlegg har vært gjenstand for en betydelig oppgradering i 2009. Det er også gjennomført tiltak for å forbedre de visuelle hjelpemidlene i lufthavnas omgivelser. Samtidig med disse arbeidene ble det etablert en egen avisingsplattform på lufthavna.

### 3. Bygninger og ekspedisjonsområdet

Alta lufthavn fikk nytt ekspedisjonsbygg med tilhørende flyoppstillingsområde i 2010. Bygget har egen utlandsavdeling. Nytt kontrolltårn utgjør en del av det nye ekspedisjonsbygget.

Avinor har et separat driftsbygg som etter planene skal erstattes med nytt bygg i 2014. I tillegg er det flere andre drifts- og hangarbygg for flyselskapene.

Flyoppstillingsområdet har kapasitet til å betjene 6 mellomstore jettfly samtidig. I tillegg er det et separat område for småfly og helikopter. På landsiden finnes gode parkeringsarealer for kjøretøy.

### 4. Flyoperative forhold / flysikring

Lufthavnen er utstyrt med presisjonsinnflygingsutstyr til bane 11. Regulariteten har de siste årene ligget på ca. 98 % på årsbasis. Inn- og utflygingsforholdene i sørøst er begrenset av relativt omfattende terreng. Som følge av dette har det blitt etablert ny instrumentinnflygingsprosedyre fra sørøst.

Tårn- og innflygingskontrollen er bemannet alle dager, men det er enkelte begrensninger på seine kveld og nattetimer. Inn- og utflyging må følge standard prosedyrer. Trafikkavvikling er basert på prosedyrer som sikrer atskillelse og terrengklarering.

Det ble i 2006 etablert nytt radaranlegg for overvåking av lufttrafikken i tilknytning til Alta lufthavn. Anlegget ligger på Vardefjell. Radaren har i betydelig grad bidratt til å forbedre flysikkerheten og kontrollen i luftrommet over og rundt Alta lufthavn.

## 5. Støy og bosetting

Lufthavnen har oppdatert flystøysonekart fra 2006.<sup>8</sup> Det er konstatert at det ikke finnes bygninger i nærområdet av lufthavna som krever lydisolasjonstiltak etter grenseverdiforskriften, men det foreligger plikt til detaljert kartlegging av ca 10 bygninger.

I tillegg til den aktiviteten vi har for tiden, kan omfattende offshore-relaterte flyginger påvirke dagens situasjon noe. Dette kan først avklares når det foreligger mer konkrete informasjoner om aktivitetstyper og omfang av disse.

## 6. Arealplaner / verneverdier

Det pågår et løpende lufthavnplanarbeid på Alta lufthavn. Siste godkjente lufthavnplanener fra 2010 og synliggjør muligheter for å etablere egne fasiliteter for oppstilling av helikoptre samt hangar og driftsbygg i sammenheng med eventuell etablering av off-shorerelatert virksomhet på plassen.

Det foreligger godkjent reguleringsplan for lufthavna fra 2008. I tillegg er det fastsatt egen restriksjonsplan for lufthavna fra 2009. Planen er hjemlet etter bestemmelsene i luftfartsloven. Det pågår for tiden arbeid med å oppdatere planen.

## 7. Miljøforhold

Lufthavna har utslippstillatelse for bruk av kjemikalier i forbindelse med fly- og baneavising. Det er registrert et område med forurenset grunn inne på lufthavna og dette er tatt inn i KLIF's database over registrerte grunnforurensninger.

## 8. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Det skal etter planene bygges nytt driftsbygg på lufthavna i 2014.

Dersom det skal etableres petroleumsrelaterte virksomheter innenfor de avsatte områdene i lufthavnplanen, må det påregnes en del investeringskostnader, - bla. i nødvendig infrastruktur slik som fremføring av veier, VVS, planering/grunnarbeider av terreng m.v. foruten bygninger, hangarer og egne oppstillingsarealer for helikopter. Slik virksomhet vil trolig innebære at det må innhentes ny konsesjon fra Luftfartstilsynet.

## 9. Totalvurdering

Dagens flyplassområde bærer preg av en viss arealknapphet. Etter at det ble etablert nytt ekspedisjonsområde er større deler av det tidligere ekspedisjonsområdet frigitt

---

<sup>8</sup> Beregnet av SINTEF IKT, rapport A234, datert aug.06. (Flystøysonekart tilgjengelig her: <http://www.avinor.no/lufthavn/alta/omoss/forvarenaboer/miljokart>)

for nye virksomheter / formål, bla. for eventuell helikoperbase, i forbindelse med offshore-relatert petroleumsaktivitet.

### **2.1.5. Lakselv lufthavn, Banak**

#### **1. Konesesjon og teknisk-operativ godkjenning**

Avinor har konsesjon fra Luftfartstilsynet til å drive og inneha Lakselv lufthavn. Konesesjonen utløper 01.07.15. I konsesjonsvilkårene er det bl.a. fastsatt en øvre grense for antall fly- og helikopterbevegelser som kan tillates pr. år. Videre har Luftfartstilsynet utstedt en teknisk-operativ godkjenning av lufthavna med gyldighet fram til 01.08.16. Ved utløp av denne, vil Lakselv lufthavn bli sertifisert etter nye felles europeiske bestemmelser for flyplassutforming, utarbeidet av EASA.

#### **2. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter**

Regional lufthavn med rullebanelengde på 2600 m. Hovedtyngden av flyplassarealet eies av Forsvaret, mens den sivile sektoren er skilt ut som et eget område langs østsiden av rullebanen. Det er mulig å operere store maskiner (av typen "wide-body" som B747) på plassen, - noe som muliggjør flyginger til bla. USA og østlige deler av Russland. Den eksisterende infrastrukturen dekker rutetraffikkens behov. Foruten Forsvarets aktivitet, er Lakselv lufthavn, Banak base for helikopter tilknyttet 332-redningsskavdron.

#### **3. Bygninger og ekspedisjonsområdet**

Det eksisterende terminalbygget er fra 1964 og påbygget en rekke ganger, siste gang i fm etableringen av en egen utlandsdel i 1996. Kapasiteten i bygget ligger på totalt ca. 300 passasjerer pr. time, dvs. en kapasitet til å betjene en full flylast på et mellomstort jettfly av typen B737 samt 2 mindre maskiner av typen DHC-8-103. Flyoppstillingsområdet har kapasitet til å betjene 1 widebody eller 2 mellomstore jettfly samtidig. Det er opparbeidet parkeringsarealer for kjøretøy på landsiden. Lufthavna fikk nytt driftsbygg i 2010.

#### **4. Flyoperative forhold**

Lufthavnen er utstyrt med presisjonsinnflygingsutstyr (ILS) til bane 35 og LOC/DME til bane 17. Regulariteten har de siste årene ligget på over 98% på årsbasis. Inn- og utflygingsforholdene i sør har noen mindre begrensninger pga terrengforholdene.

Tårn- og innflygingskontrollen er bemannet alle dager, men har begrenset åpning på seine kveld- og nattetimer. Inn- og utflyging må følge standard prosedyrer. Trafikkavvikling er basert på prosedyrer som sikrer atskillelse og terrengklarering.

## 5. Støy og bosetting

Lufthavnen har oppdatert flystøysonekart fra 2009.<sup>9</sup> Forsvarsbygg har hatt ansvaret for videre kartlegging og detaljert utredning av bygninger som skal lydisoleres i henhold til grenseverdiforskriften.

På grunn av at det allerede er avdekket behov for fasadeisolasjonstiltak, og at det finnes en konsentrert tettbebyggelse nær rullebanen, er det rimelig å anta at ytterligere offshore-relaterte flyginger kan påvirke denne situasjon noe. Dette kan først avklares når det foreligger mer konkrete informasjoner om aktivitetstyper og omfang av disse.

## 6. Arealplaner

Det pågår et løpende lufthavnplanarbeid på Lakselv lufthavn. Lufthavnplanen synliggjør muligheter for å etablere egne fasiliteter for oppstilling av helikoptre samt hangar og driftsbygg i sammenheng med eventuell etablering av off-shorerelatert helikoptervirksomhet på plassen. Det sivile området er regulert i en egen reguleringsplan som ble stadfestet av Porsanger kommune i 2000. I tillegg er det regulert et større område til golfbane, nord for det sivile ekspedisjonsområdet.

## 7. Miljøforhold

Lufthavna har utslippstillatelse for bruk av kjemikalier i forbindelse med fly- og baneavising. Det er registrert et område med forurenset grunn inne på lufthavna og dette er tatt inn i KLIF's database over registrerte grunnforurensninger.

## 8. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

I forbindelse med Regjeringens nordområdestrategi, har det i underlaget for Nasjonal Transportplan blitt foreslått utvidelser av snuplassene i endene av rullebanen på Lakselv lufthavn.

Dersom det skal etableres petroleumsrelaterte virksomheter innenfor de avsatte områdene i lufthavnplanen, må det påregnes en del investeringskostnader, - bla. i nødvendig infrastruktur slik som fremføring av veier, VVS, planering/grunnarbeider av terrengopparbeidelse m.v. foruten bygninger, hangarer og egne oppstillingsarealer for helikopter. Slik virksomhet vil trolig innebære at det må innhentes ny konsesjon fra Luftfartstilsynet.

## 9. Totalvurdering

Av lufthavnene i Finnmark, må Lakselv lufthavn ansees som blant de best egnede mht ledige arealer og muligheter for å etablere en større helikopterbase tilknyttet offshore-relatert virksomhet.

---

<sup>9</sup> Beregnet av SINTEF, rapport Sintef A12289, datert aug.09. (Støysonekart tilgjengelig her: <http://www.avinor.no/lufthavn/lakselv/omoss/forvarenaboer/miljokart>)



## 2.1.6. Kirkenes lufthavn, Høybukthoen

### 1. Konesjon og teknisk-operativ godkjenning

Avinor har konsesjon fra Luftfartstilsynet til å drive og inneha Kirkenes lufthavn. Konesjonen utløper i 01.02.15. I konsesjonsvilkårene er det bl.a. fastsatt en øvre grense for antall fly- og helikopterbevegelser som kan tillates pr. år. Videre har Luftfartstilsynet utstedt en teknisk-operativ godkjenning av lufthavna med gyldighet fram til 01.08.14. Ved utløp av denne, vil Kirkenes lufthavn bli sertifisert etter nye felles europeiske bestemmelser for flyplassutforming, utarbeidet av EASA.

### 2. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Regional lufthavn med en rullebanelengde på ca. 2000 m, men med kort landingsdistanse på bane 24 (ca 1600 m). Det er enkelte flyoperative begrensninger som følge av terrengforholdene rundt lufthavnen. Konsekvensene av rullebanens lengde og den omkringliggende terrengsituasjonen er at det må opereres med betydelige vektrestriksjoner for større flytyper som Boeing 737-800 vinterstid, bla. er det ikke mulig å fly direkte Oslo – Kirkenes vinterstid med denne flytypen. For øvrig dekker dagens infrastruktur rutetraffikkens behov.

Forsvaret disponerer deler av flyplassarealene for Garnisonen i Sør-Varanger.

Det ble etablert en egen avisingsplattform på lufthavna i forbindelse med anleggelsen av nytt ekspedisjonsområde i 2006.

### 3. Bygninger og ekspedisjonsområdet

Det ble åpnet nytt ekspedisjonsbygg med tilhørende flyoppstillingsområde i 2006. Bygget er seinere utvidet med en ekstra akse. Det er kapasitet til å betjene flere større fly samtidig, også innenlands trafikk samtidig med utlandstrafikk. Flyoppstillingsområdet har kapasitet til å betjene 5 samtidige mellomstore jettfly av typen 737 el lign.

### 4. Flyoperative forhold / flysikring

Lufthavnen er utstyrt med utstyr for presisjonsinnflyging ILS fra øst til bane 24. VOR/DME til bane 06. Regulariteten har de siste årene ligget på over 98 % på årsbasis. Innflygingsforholdene fra vest er noe begrenset av terrengforholdene. Avinor arbeider for tiden med å implementere satellittbaserte innflygingsprosedyrer (PBN) til lufthavnen.

Tårn- og innflygingskontrollen er bemannet alle dager, men har begrenset åpning på seine kveld- og nattetimer. Inn- og utflyging må følge standard prosedyrer. Trafikkavvikling er basert på prosedyrer som sikrer atskillelse og terrengklarering.

Det er etablert ny radar for overvåkning av lufttrafikken i Øst-Finnmark i 2011 på Bugøynesfjellet. Radaren har i betydelig grad bidratt til å forbedre flysikkerheten og kontrollen i luftrommet over og rundt Kirkenes lufthavn.

## 5. Flystøy og bosetting

Lufthavnen har fått nytt flystøysonekart i 2008.<sup>10</sup> Det er rimelig å anta at ytterligere offshorerelaterte flyginger ikke vil påvirke ovennevnte forhold i særlig grad. Men dette kan først avklares når det foreligger mer konkrete informasjoner om hvilke offshore-relaterte aktivitetstyper som planlegges, og hvilket omfang dette kan få.

## 6. Arealplaner

Lufthavnplan er nylig oppdatert (2011) og synliggjør gode muligheter for å etablere egne fasiliteter for oppstilling av helikoptre samt hangar og driftsbygg i sammenheng med eventuell etablering av off-shorerelatert virksomhet på plassen. Reguleringsplan for flyplassområdet er basert på lufthavnplanen. Planen ble stadfestet av Sør-Varanger kommune 1999.

Det ble i 2010 gjennomført en større utredning i regi av Avinor med sikte på å kunne utvide rullebanen på Kirkenes lufthavn mot øst. Utredningen er en del av Regjeringens Nordområdestrategi ifm Nasjonal Transportplan. En eventuell rullebaneutvidelse vil innebære at det må utarbeides en konsekvensutredning etter bestemmelsene i plan- og bygningsloven.

## 7. Miljøforhold

Lufthavna har utslippstillatelse for bruk av kjemikalier i forbindelse med fly- og baneavising. Det er registrert områder med forurenset grunn inne på lufthavna og disse er tatt inn i KLIF's database over registrerte grunnforurensninger.

## 8. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Som følge av de begrensede mulighetene til å kunne operere større versjoner av Boeing 737 (737-800) på Kirkenes lufthavn vinterstid, er det i sammenheng med Nasjonal Transportplan 2014-2023 utredet mulighet for en ytterligere rullebaneforlengelse med 300 m samt tilhørende sikkerhetsområder. Det foreligger planer for nytt tårnbygg og nytt driftsbygg på lufthavna en gang i perioden 2014-2018.

Utover ovennevnte er det ikke planlagt investeringstiltak som kan knyttes opp mot eventuell petroleumsvirksomhet i Barentshavet. Dersom det skal etableres offshorerelaterte virksomheter innenfor de avsatte områdene i lufthavnplanen, må det

---

<sup>10</sup> SINTEF, Tele og data rapport A4993, datert feb.08. (Støysonekart tilgjengelig her: <http://www.avinor.no/lufthavn/kirkenes/omoss/forvarenaboer/miljokart>)

påregnes en del investeringskostnader, - bla. i nødvendig infrastruktur slik som fremføring av veier, VVS, planering/grunnarbeider av terreng m.v. foruten bygninger, hangarer og egne oppstillingsarealer for helikopter. Slik virksomhet vil trolig innebære at det må innhentes ny konsesjon fra Luftfartstilsynet.

## 9. Totalvurdering

Av lufthavnene i Øst-Finnmark peker Kirkenes lufthavn seg ut som best egnet helikopterbase for eventuell offshorerelatert virksomhet. Det er gode arealreserver som relativt enkelt vil kunne opparbeides til denne type virksomhet.

### 2.1.7. Svalbard lufthavn, Longyear

#### 1. Konsesjon og teknisk-operativ godkjenning

Avinor har konsesjon fra Luftfartstilsynet til å drive og inneha Svalbard lufthavn, Longyear. Konsesjonen utløper i 01.07.16. I konsesjonsvilkårene er det bl.a. fastsatt en øvre grense for antall fly- og helikopterbevegelser som kan tillates pr. år. Videre har Luftfartstilsynet utstedt en teknisk-operativ godkjenning av lufthavna med gyldighet fram til 01.06.13. Det skal søkes om ny teknisk operativ godkjenning i løpet av 2012.

#### 2. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Regional lufthavn med en rullebanelengde på ca. 2200 m. Det er visse flyoperative begrensninger som følge av høyt terreng øst for lufthavnen. Turbulens og vindskjær inntreffer periodevis. Den eksisterende infrastrukturen dekker rutetraffikkens behov. Største flytype som kan betjenes er Boeing 787 (eller tilsvarende). Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelse til Oslo og Tromsø lufthavner.

De største gjennomførte tiltakene på flysiden de siste årene er oppgradering av lufthavnas sikkerhetsområder og lysanlegg i 2005. I sammenheng med dette arbeidet ble rullebanens avgangslengde utvidet med 110 m mot vest. Det er også gjennomført tiltak for å forbedre de visuelle hjelpemidlene i lufthavnas omgivelser.

#### 3. Bygninger og ekspedisjonsområdet

Det ble åpnet nytt ekspedisjonsbygg i 2008. Det er kapasitet til å betjene flere større fly samtidig. Flyoppstillingsområdet har kapasitet til å betjene 3 samtidige mellomstore jettfly av typen 737 el lign.

#### 4. Flyoperative forhold / flysikring

Lufthavnen er utstyrt med utstyr for presisjonsinnflyging ILS fra vest til bane 10. LOC/DME til bane 28. Regulariteten har de siste årene ligget på over 98 % på årsbasis. Innflygingsforholdene fra øst er noe begrenset av terrengforholdene.

Det arbeides med planer for å implementere satellittbaserte inn- og utflygingsprosedyrer (PBN) til lufthavn. Som en del av oppfølgingen av Havarikommisjonens anbefalinger etter «operafjellulykken» ble det i 2011 satt i drift tre nye DME-anlegg (avstandsmålere) på Svalbard. Disse vil i betydelig grad forbedre områdenavigasjonsmulighetene i tilknytning til luftrommet rundt og ved Longyearbyen.

Tårn- og innflygingskontrollen er bemannet H24. Det er såkalt AFIS-tjeneste på plassen.

#### 5. Støy og bosetting

Lufthavnen har fått nytt oppdatert flystøysonekart i 2009.<sup>11</sup> Dersom denne lufthavnen skal inngå i en beredskapsplan for oljerelatert virksomhet, vil vi forutsette at dette, ut over etablering, ikke vil medføre særlige lufttrafikktilknyttede aktiviteter utenom ved spesielle hendelser. Slike hendelser ventes å forekomme så sporadisk at disse ikke påvirker flystøysonene i merkbar grad.

#### 6. Arealplaner

Siste godkjente lufthavnplan er fra 2008 og synliggjør muligheter for å etablere større områder for oppstilling av helikoptre samt hangar og driftsbygg i sammenheng med disse. Det foreligger en godkjent arealplan (områdeplan) for flyplassområdet som i all hovedsak er basert på en eldre utgave av lufthavnplanen. Planen ble godkjent av Sysselmannen i 1999. I tillegg arbeider Avinor for tiden med å oppdatere eksisterende restriksjonsplan for lufthavna. Planen utarbeides som en selvstendig plan etter bestemmelse i luftfartsloven.

Det må nevnes at hele flyplassområdet ligger innenfor et vernet område. Det er derfor relativt store begrensninger i mulighetene for å etablere eventuelle nye virksomheter utover de som fremgår av den godkjente områdeplanen.

#### 7. Miljøforhold

Lufthavna har utslippstillatelse for bruk av kjemikalier i forbindelse med fly- og baneavising fra Sysselmannen på Svalbard. Det er registrert områder med forurenset grunn inne på lufthavna og disse er tatt inn i KLIF's database over registrerte grunnforurensninger. Avinor vurderer for tiden å etablere en egen avisingsplattform på lufthavna.

---

<sup>11</sup> Beregnet av SINTEF Tele og data, rapport STF40 A9349, datert jan.09. (Støysonekart tilgjengelig her: <http://www.avinor.no/lufthavn/svalbard/omoss/forvarenaboer/miljokart>)

## 8. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Det planlegges ny helikopterhangar for stasjonering av redningshelikopter på Svalbard lufthavn (NAVSAR). Dette tiltaket skal etter planen være ferdig i 2013.

## 9. Totalvurdering

Svalbard lufthavn har relativt store arealbegrensninger på flyplassområdet. I relasjon til offshore relatert helikoptervirksomhet, vil plassen primært være egnet som mulig alternativ lufthavn i en beredskapssammenheng.

## 2.2. Lokale lufthavner (tidligere regionale lufthavner)

Følgende lokale lufthavner er tatt med i vurderingene. Lufthavnene er omtalt fra sør mot nord:

1. Brønnøysund lufthavn, Brønnøy
2. Sandnessjøen lufthavn, Stokka
3. Røst lufthavn
4. Værøy helikopterhavn
5. Leknes lufthavn
6. Svolvær lufthavn, Helle
7. Stokmarknes lufthavn, Skagen
8. Sørkjosen lufthavn
9. Hasvik lufthavn
10. Hammerfest lufthavn
11. Honningsvåg lufthavn, Valan
12. Mehamn lufthavn
13. Berlevåg lufthavn
14. Båtsfjord lufthavn
15. Vardø lufthavn, Svartnes
16. Vadsø lufthavn

Ved de lokale lufthavnene yter lufttrafikkjentesten lokal flygeinformasjonstjeneste AFIS (Aerodrome Flight Information Service) og alarmtjeneste. Disse faller derfor ikke inn under begrepet kontrollerte lufthavner og fartøysjefen er selv ansvarlig for å unngå kollisjon med annen trafikk. AFIS ytes før avgang, på manøvreringsområdet og til flyginger i nærheten av lufthavnen. Eventuell større helikopteraktivitet kan utløse behov for å vurdere øket lufttrafikkjenteste, eventuelt endring av denne tjenesten.

Normalt vil lokale lufthavner ha nattestengt, samt stengt deler av helgeperioden.

### 2.2.1. Brønnøysund lufthavn, Brønnøy

#### 1. Konesjon og teknisk-operativ godkjenning

Avinor har konesjon fra Luftfartstilsynet til å drive og inneha Brønnøysund lufthavn. Konesjonen utløper i 20.12.16. I konesjonsvilkårene er det bl.a. fastsatt en øvre grense for antall fly- og helikopterbevegelser som kan tillates pr. år. Videre har Luftfartstilsynet utstedt en teknisk-operativ godkjenning av lufthavna med gyldighet fram til 01.08.13. Ved utløp av denne, vil Brønnøysund lufthavn trolig bli sertifisert etter samme prosess som vil gjelde i forbindelse med sertifisering etter nye felles europeiske bestemmelser for flyplassutforming, utarbeidet av EASA.

## 2. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Regional lufthavn på Helgeland i Brønnøy kommune, etablert i 1968. Rullebanen har en total lengde på 1400 m inkludert endefelt, hvorav 1200 m er godkjent av Luftfartstilsynet. De siste 200 m kan kun benyttes etter særskilt godkjenning.

Det er noen mindre flyoperative begrensninger, spesielt pga fjernterreg i nordlig retning. Den eksisterende infrastrukturen dekker rutetraffikkens behov. Største flytyper som kan opereres, uten dispensasjon, er DHC-8-300 og ATR 42. Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelser til Bodø og Trondheim lufthavner, samt andre lokale lufthavner på Helgeland. Brønnøysund lufthavn har allerede base for helikopter i forbindelse med Offshore petroleumsaktivitet.

## 3. Bygninger og ekspedisjonsområdet

Passasjerterminalen er fra 2008 og har et publikumsareal på 970 m<sup>2</sup>. Driftsbygget ligger i den vestre delen av det nye terminalbygget. Lufthavna har en egen terminal for helikopterpassasjerer, etablert samtidig med flyterminalen. Den har en grunnflate på 830 m<sup>2</sup>. Kontrolltårnet er fra år 2000.

Flyoppstillingsområdet har kapasitet til å betjene 4 fly av typen DHC-8. I tillegg er det egne arealer for oppstilling av 3 – 4 helikopter. Det er også etablert to større hangarer som eies av selskapet Torghatten og som leies ut til helikopterselskap og til Lufttransport AS. På landsiden finnes opparbeidet parkeringsareal for kjøretøy.

## 4. Flyoperative forhold / flysikring

Lufthavnen er utstyrt med ikke-presisjonsinnflygingsutstyr og med det GPS baserte systemet SCAT-1. Regulariteten har de siste årene variert mellom 96 % og 97 % på årsbasis. Inn- og utflygingsforholdene er ikke ansett som spesielt kompliserte.

Normalt vil trafikken følge fastlagt prosedyrer i forbindelse med inn og utflyging.

## 5. Støy og bosetting

Flystøysonekartlegging for lufthavn er fra juni 2010.<sup>12</sup> Det er basert på en prognose for økning i trafikken.

Lufthavna har relativt stor trafikk og variert trafikkemønster med både helikopter-base og stasjonert ambulanssevirkosomhet. Det kan forventes at trafikkøkningen vil øke det støybelastede området og utløse behov for fasadeisolasjonstiltak på noen bygninger i ytterkant av «gul støysone» dersom ytterligere offshore-relaterte flyginger finner sted. Bl.a. vil inn- og utflygingsmønster få stor betydning for støyutbredelsen.

---

<sup>12</sup> Beregnet av SINTEF, rapport SINTEF A15779, datert jun.10. (Støysonekart tilgjengelig her: <http://www.avinor.no/lufthavn/bronnøysund/omoss/forvarenaboer/miljokart>)

## 6. Arealplaner

Gjeldende reguleringsplan for Brønnøysund lufthavn er fra 1993. Den har regulert inn en forlengelse av rullebanen til 1800 meter, etter tidligere forskriftskrav. Avinor er i samarbeid med Brønnøy kommune i ferd med å utarbeide en områdeplan for lufthavna og tilstøtende områder. Utbyggingsmulighetene er gode, og det er arealreserver tilgjengelig for eventuell offshorerelatert luftfartsvirksomhet, spesielt langs vestsiden av rullebanen ved dagens helikoptervirksomhet og videre sør for flyterminalen.

Det finnes noen verneverdige naturforekomster (vegetasjon) rundt lufthavna og viktige friluftsområder. Avgrensinger avklares gjennom områdeplanen.

## 7. Miljøforhold

Lufthavna har utslippstillatelse for bruk av kjemikalier i forbindelse med fly- og baneavising. Det er registrert områder med forurenset grunn inne på lufthavna og disse er tatt inn i KLIF's database over registrerte grunnforurensninger

## 8. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Det er gode utvidelsesmuligheter for den eksisterende offshorerelaterte virksomheten på plassen.

## 9. Totalvurdering

Det er gode arealreserver tilgjengelig dersom det blir aktuelt å bygge ut lufthavna med sikte på ytterligere offshorerelatert luftfartsvirksomhet på plassen.

### **2.2.2. Sandnessjøen lufthavn, Stokka**

#### 1. Konesjon og teknisk-operativ godkjenning

Avinor har konsesjon fra Luftfartstilsynet til å drive og inneha Sandnessjøen lufthavn. Konsesjonen utløper i 20.12.16. I konsesjonsvilkårene er det bl.a. fastsatt en øvre grense for antall fly- og helikopterbevegelser som kan tillates pr. år. Videre har Luftfartstilsynet utstedt en teknisk-operativ godkjenning av lufthavna med gyldighet fram til 01.06.14. Ved utløp av denne, vil Sandnessjøen lufthavn bli sertifisert etter nye felles europeiske bestemmelser for flyplassutforming, utarbeidet av EASA.

#### 2. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Lokal lufthavn på Helgeland i Alstahaug kommune, etablert i 1968. Rullebanen har en total lengde på 1050 m inkludert endefelt. . Det pågår for tiden et forprosjekt med



sikte på å gjennomføre en rullebaneforlengelse til 1200 m i 2013. Tiltaket er et resultat av Avinors anbefalinger i forbindelse med Nasjonal Transportplan 2014-2023. Det må påregnes behov for å innhente ny konsesjon fra Luftfartstilsynet. Det er noen mindre flyoperative begrensninger som følge av markert terreng langs vestsiden av banen. Forekomst av kraftige sidevinder og turbulens er relativt vanlig. Den eksisterende infrastrukturen dekker rutetrafikkens behov. Største flytype som kan opereres på plassen er DH1. Etter ferdigstillingen av rullebaneforlengelsen vil flytyper som ATR-42 og DHC-8-300 med 50 passasjer seter kunne operere på lufthavna.

Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelse til Bodø lufthavn og til andre lokale lufthavner på Helgeland.

Største gjennomførte tiltak de siste årene er at lufthavnas sikkerhetsområder og lysanlegg har vært gjenstand for en betydelig oppgradering i 2005.

### 3. Bygninger og ekspedisjonsområdet

Passasjerterminalen ble åpnet i 1992 utgjør en del av et kombinert bygg med driftsbygget. I tillegg er det et kontrolltårn på plassen fra 1997. Terminalen kan betjene totalt ca. 160 passasjerer i timen. Flyoppstillingsområdet har kapasitet til å betjene tre fly av typen DH1, men har ikke egne oppstillingsarealer for helikopter. På landsiden finnes opparbeidet parkeringsareal for kjøretøy.

### 4. Flyoperative forhold / flysikring

Lufthavnen er utstyrt med ikke-presisjonsinnflygingsutstyr. Det arbeides med å implementere satellittbaserte innflygingsprosedyrer ved hjelp av det GPS baserte systemet SCAT-1. Regulariteten har de siste årene variert mellom 94 % og 96% på årsbasis. Inn- og utflygingsforholdene er ikke ansett som spesielt kompliserte.

Normalt vil trafikken følge fastlagt prosedyrer i forbindelse med inn og utflyging. Det er etablert eget varslingsystem for vanskelig vind og turbulensforhold ved lufthavna.

### 5 Støy og bosetting

Lufthavnen har oppdatert flystøysonekart fra 2008.<sup>13</sup> Det er rimelig å anta at ytterligere offshore-relaterte flyginger kan påvirke den eksisterende støysituasjon noe. Dette kan først avklares når det foreligger mer konkrete informasjon om aktivitetstyper og omfang av disse. Bl.a. vil inn- og utflygingsmønster kunne få stor betydning for støyutbredelsen.

---

<sup>13</sup> Beregnet av OSL, rapport OSLAS AN RA 242 E02, datert des.08. (Støyspnekart tilgjengelig her: <http://www.avinor.no/lufthavn/sandnessjoen/omoss/forvarenaboer/miljokart>)

## 6. Arealplaner

Det foreligger ingen langsiktig arealdisponeringsplan for lufthavnen, men utbyggingsmulighetene er gode. Totalt sett er det gode arealreserver tilgjengelig dersom det blir aktuelt å etablere offshorerelatert luftfartsvirksomhet på plassen. Helikopter opererer periodevis på lufthavna i sammenheng med ulike typer beredskap til havs. Det eksisterende flyplassområdet er regulert i en egen reguleringsplan som er stadfestet av Alstahaug kommune. Denne har innarbeidet baneforlengelse til 1600 m. Plane har vært gjenstand for et fornyet vedtak i kommunen i 2007.

## 7. Miljøforhold

Lufthavna har utslippstillatelse for bruk av kjemikalier i forbindelse med fly- og baneavising. Det er registrert områder med forurenset grunn inne på lufthavna og disse er tatt inn i KLIF's database over registrerte grunnforurensninger.

## 8. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

I forbindelse med Avinors anbefalinger til Nasjonal Transportplan 2014-2023 har Avinor utredet mulighetene for å etablere en helt ny 2000 m lang rullebane på Sandnessjøen lufthavn. Dersom det ikke blir aktuelt å anlegge ny lufthavn i Mo i Rana, kan det være aktuelt å gå videre med planene for en 2000 m lang rullebane på Sandnessjøen lufthavn.

Dersom det skal etableres særskilte bygg og anlegg i fm. offshore petroleumsaktivitet, må det påregnes en del ekstra investeringskostnader i nødvendig infrastruktur.

## 9. Totalvurdering

Det er gode arealreserver tilgjengelig dersom det blir aktuelt å bygge ut lufthavna med sikte på å etablere offshorerelatert luftfartsvirksomhet. Større investeringer i infrastruktur vil måtte påregnes på aktuelle arealer.

### **2.2.3. Røst lufthavn**

#### 1. Konesjon og teknisk-operativ godkjenning

Avinor har konesjon fra Luftfartstilsynet til å drive og inneha Røst lufthavn. Konesjonen utløper i 20.12.16. I konesjonsvilkårene er det bl.a. fastsatt en øvre grense for antall fly- og helikopterbevegelser som kan tillates pr. år. Videre har Luftfartstilsynet utstedt en teknisk-operativ godkjenning av lufthavna med gyldighet fram til 01.02.13. Ved utløp av denne, vil Røst lufthavn trolig bli sertifisert etter samme prosess som vil gjelde i forbindelse med sertifisering etter nye felles europeiske bestemmelser for flyplassutforming, utarbeidet av EASA.

## 2. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Lokal lufthavn ytterst i Lofoten, i Røst kommune, etablert i 1986. Rullebanen har en total lengde på 880 m inkludert endefelt. Utvidelsesmulighetene til 1200 m banelengde er gode, men Avinor har ikke planlagt for en slik utvidelse. Det er ingen flyoperative begrensninger av betydning, bortsett fra periodevis, sterke vinder. Den eksisterende infrastrukturen dekker rutetraffikkens behov. Største flytype som kan opereres på plassen er DH1. Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelse til Bodø lufthavn.

Det pågår for tiden arbeider med å oppgradere lufthavnas sikkerhetsområder og lysanlegg. Disse skal være ferdig utbedret i løpet av 2012

## 3. Bygninger og ekspedisjonsområdet

Passasjerterminalen utgjør en del av et kombinert bygg med driftsbygg og kontrolltårn. Terminalen kan betjene totalt ca. 40 passasjerer i timen. Flyoppstillingsområdet har kapasitet til å betjene ett fly av typen DH1, men har ikke egne oppstillingsarealer for helikopter. På landsiden finnes opparbeidet parkeringsareal for kjøretøy.

## 4. Flyoperative forhold / flysikring

Lufthavnen er utstyrt med ikke-presisjonsinnflygingsutstyr. Det arbeides med å implementere satellittbaserte innflygingsprosedyrer ved hjelp av det GPS baserte systemet SCAT-1. Regulariteten har de siste årene variert mellom 92 % og 96 % på årsbasis. Inn- og utflygingsforholdene er ikke ansett som spesielt kompliserte.

Normalt vil trafikken følge fastlagt prosedyrer i forbindelse med inn- og utflyging.

## 5. Støy og bosetting

Lufthavnen har oppdatert flystøysonekart fra 2008.<sup>14</sup> Det er rimelig å anta at ytterligere offshore-relaterte flyginger kan påvirke støysituasjon noe. Dette kan først avklares når det foreligger mer konkrete informasjoner om aktivitetstyper og omfang av disse. Bl.a. vil inn- og utflygingsmønster kunne få stor betydning for støyutbredelsen.

## 6. Arealplaner

Det foreligger ingen langsiktig arealdisponeringsplan for lufthavnen. Utbyggingsmulighetene er gode, og det er gode arealreserver tilgjengelig dersom det

---

<sup>14</sup> Beregnet av OSL, rapport OSLAS AN RA 0226 E02, datert mar.08. (Støysonekart tilgjengelig her: <http://www.avinor.no/lufthavn/rost/omoss/forvarenaboer/miljokart>)

blir aktuelt å etablere offshorerelatert luftfartsvirksomhet på plassen. Helikopter opererer periodevis på lufthavna i sammenheng med ulike typer beredskap til havs. Det eksisterende flyplassområdet er regulert i en egen reguleringsplan som er stadfestet av Røst kommune i 1986. Planer har vært gjenstand seinere endringer.

## 7. Miljøforhold

Lufthavna har utslippstillatelse for bruk av kjemikalier i forbindelse med fly- og baneavising. Det er registrert områder med forurenset grunn inne på lufthavna og disse er tatt inn i KLIF's database over registrerte grunnforurensninger.

## 8. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Det foreligger planer for et utvidet driftsbygg. . Dersom det skal etableres særskilte bygg og anlegg i fm. offshore petroleumsaktivitet, må det påregnes en del ekstra investeringskostnader i nødvendig infrastruktur.

## 9. Totalvurdering

Det er gode arealreserver tilgjengelig dersom det blir aktuelt å bygge ut lufthavna med sikte på å etablere offshorerelatert luftfartsvirksomhet. Aktuelle ledige arealer vil kreve større infrastrukturinvesteringer.

### **2.2.4. Værøy helikopterhavn**

Helikopterlandingsplass som kun kan anses interessant i fm. eventuell beredskapssituasjon, bla. er det kun plass til ett helikopter på plassen. Utvidelsesmulighetene er sterkt begrenset.

Det kan tilføyes at Avinor har konsesjon fra Luftfartstilsynet til å drive og inneha Værøy lufthavn. Konsesjonen utløper i 20.12.16. I konsesjonsvilkårene er det bl.a. fastsatt en øvre grense for antall helikopterbevegelser som kan tillates pr. år. Videre har Luftfartstilsynet utstedt en teknisk-operativ godkjenning av lufthavna med gyldighet fram til 01.10.17.

### **2.2.5. Leknes lufthavn**

#### 1. Konsesjon og teknisk-operativ godkjenning

Avinor har konsesjon fra Luftfartstilsynet til å drive og inneha Leknes lufthavn. Konsesjonen utløper i 20.12.16. I konsesjonsvilkårene er det bl.a. fastsatt en øvre

grense for antall fly- og helikopterbevegelser som kan tillates pr. år. Videre har Luftfartstilsynet utstedt en teknisk-operativ godkjenning av lufthavna med gyldighet fram til 01.10.12. Det er søkt om ny teknisk godkjenning i 2012.

## 2. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Lokal lufthavn i Vestvågøy kommune i Lofoten, anlagt i 1972. Rullebanen har en total lengde på 880 m inkludert endefelt. Avinor har i 2011, i forbindelse med underlaget for Nasjonal Transportplan 2014-2023, utredet en rullebaneforlengelse på Lekens lufthavn til 1200 m. Vestvågøy kommunen har signalisert at det er ønskelig å få gjennomført denne forlengelsen så snart som mulig uavhengig av flyplassplanene på Gimsøy (se kapittel 1).

Det er noen mindre flyoperative begrensninger som følge av høyt fjernterreng i nord og nordvest. Den eksisterende infrastrukturen dekker rutetraffikkens behov. Største flytype som kan opereres på plassen er DH1. Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelse til Bodø lufthavn og til andre lokale lufthavner i Lofoten.

Det pågår for tiden arbeider med å oppgradere lufthavnas sikkerhetsområder og lysanlegg. Disse skal være ferdig utbedret i løpet av 2012

## 3. Bygninger og ekspedisjonsområdet

Ekspedisjonsbygget ble siste gang utvidet i 1996 og har nå en kapasitet til å betjene ca. 200 passasjerer i timen. Kontrolltårnet utgjør en egen fløy av ekspedisjonsbygget. Flyoppstillingsområdet har kapasitet til å betjene to fly av typen DH1/DH2, men har ikke egne oppstillingsarealer for helikopter. Det er etablert egen oppstillingsplass for Forsvarets F-16. På landsiden finnes opparbeidet et betydelig parkeringsareal for kjøretøy.

## 4 Flyoperative forhold / flysikring

Lufthavnen er utstyrt med ikke-presisjonsinnflygingsutstyr. Det arbeides med å implementere satellittbaserte innflygingsprosedyrer ved hjelp av det GPS baserte systemet SCAT-1. Regulariteten har de siste årene ligget mellom 95% og 97% på årsbasis. Inn- og utflygingsforholdene er ikke ansett som spesielt kompliserte.

Normalt vil trafikken følge fastlagt prosedyrer i forbindelse med inn og utflyging.

## 5. Støy og bosetting

Lufthavnen har oppdatert flystøysonekart fra 2011.<sup>15</sup> Det er rimelig å anta at ytterligere offshore-relaterte flyginger kan påvirke støysituasjon noe. Dette kan først

---

<sup>15</sup> Beregnet av OSL, rapport OSLAS AN RA 0288, datert okt.11. (Støysonekart tilgjengelig her: <http://www.avinor.no/lufthavn/leknes/omoss/forvarenaboer/miljokart>)

avklares når det foreligger mer konkrete informasjon om aktivitetstyper og omfang av disse. Bl.a. vil inn- og utflygingsmønstre kunne få stor betydning for støyutbredelsen.

## 6. Arealplaner

Det foreligger et utkast til en lufthavnplan fra 2002 som viser alternative utvidelsesmuligheter. Utbyggingsmulighetene er gode, og det er gode arealreserver tilgjengelig for eventuell offshorerelatert luftfartsvirksomhet, spesielt dersom arealene langs vestsiden av rullebanen frigis til utbygging.

Reguleringsplanen for Leknes lufthavn er godkjent av kommunen i 2009 og inkluderer en rullebaneforlengelse til 1200 m. Planen har avsatt arealer til kontor og boligområder, samt landbruk og friområde.

## 7. Miljøforhold

Lufthavna har utslippstillatelse for bruk av kjemikalier i forbindelse med fly- og baneavising. Det er registrerte områder med forurenset grunn inne på lufthavna og disse er tatt inn i KLIF's database over registrerte grunnforurensninger

## 8. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Det foreligger planer for bygging av et utvidet driftsbygg samt nytt kontrolltårn. Dersom det skal etableres særskilte virksomheter i sammenheng med offshore petroleumsaktivitet, må det påregnes en del ekstra investeringskostnader i nødvendig infrastruktur.

## 9. Totalvurdering

Det er gode arealreserver tilgjengelig, og utbyggingsmulighetene må anses som gode dersom det blir aktuelt å etablere offshorerelatert luftfartsvirksomhet på plassen. Aktuelle ledige arealer vil kreve større infrastrukturinvesteringer.

### **2.2.6. Svolvær lufthavn, Helle**

#### 1. Konesjon og teknisk-operativ godkjenning

Avinor har konesjon fra Luftfartstilsynet til å drive og inneha Svolvær lufthavn. Konesjonen utløper i 20.12.16. I konesjonsvilkårene er det bl.a. fastsatt en øvre grense for antall fly- og helikopterbevegelser som kan tillates pr. år. Videre har Luftfartstilsynet utstedt en teknisk-operativ godkjenning av lufthavna med gyldighet fram til 01.12.15. Ved utløp av denne, vil Svolvær lufthavn bli sertifisert etter nye felles europeiske bestemmelser for flyplassutforming, utarbeidet av EASA.

## 2. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Lokal lufthavn i Vågan kommune i Lofoten, anlagt i 1972. Rullebanen har en lengde på 860 m inkludert endefelt. Det er betydelige flyoperative begrensninger som følge av høyt fjernterrang i vest, nord og nordøst for lufthavnen, og det er uaktuelt med baneforlengelse. Den eksisterende infrastrukturen dekker rutetrafikkens behov. Største flytype som kan opereres på plassen er DH1/DH2. Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelse til Bodø lufthavn og til andre lokale lufthavner i Lofoten.

Største gjennomførte tiltak de siste årene er at lufthavnas sikkerhetsområder og lysanlegg har vært gjenstand for en betydelig oppgradering i 2010. Det er også gjennomført tiltak for å forbedre de visuelle hjelpemidlene i lufthavnas omgivelser.

## 3. Bygninger og ekspedisjonsområdet

Ekspedisjonsbygget har vært gjennom flere mindre ombygninger opp gjennom årene og har nå kapasitet til å betjene ca. 100 passasjerer i timen. Kontrolltårnet utgjør et separat bygg på en høyde sør for terminalen. Driftsbygget utgjør en egen fløy i nordenden av terminalen. Flyoppstillingsområdet har kapasitet til å betjene to fly av typen DH1/DH2, men har ikke egne oppstillingsarealer for helikopter. På landsiden finnes opparbeidet parkeringsareal for kjøretøy.

## 4. Flyoperative forhold / flysikring

Lufthavnen er utstyrt med ikke-presisjonsinnflygingsutstyr. I tillegg er det implementert satellittbaserte innflygingsprosedyrer ved hjelp av det GPS-baserte systemet SCAT-1. Regulariteten har de siste årene variert mellom 95 % og 97% på årsbasis. Inn- og utflygingsforholdene anses som noe kompliserte, blant annet med forekomst av vindskjær og turbulens. I tillegg er det ofte kraftige sidevinder på plassen.

Normalt vil trafikken følge fastlagt prosedyrer i forbindelse med inn og utflyging. Det er godkjent en særskilt utflygingsprosedyre ved utflyging mot nord pga terrengforholdene nord og nordøst for lufthavnen.

## 5. Støy og bosetting

Lufthavnen har oppdatert flystøysonekart fra 2009.<sup>16</sup> Det er rimelig å anta at med mye offshorerelaterte flyginger, i tillegg til eksisterende trafikk, kan dette påvirke støysituasjon noe. Dette kan først avklares når det foreligger mer konkrete informasjoner om aktivitetstyper og omfang av disse. Bl.a. vil inn- og utflygingsmønster få stor betydning for støyutbredelsen.

---

<sup>16</sup> Beregnet av OSL, rapport OSLAS AN RA 0251 E02, datert apr.09. (Støysonekart tilgjengelig her: <http://www.avinor.no/lufthavn/svolvar/omoss/forvarenaboer/miljokart>)

## 6. Arealplaner

Det foreligger ingen langsiktig arealdisponeringsplaner. Utbyggingsmulighetene er relativt begrensede og arealreservene må anses som knappe innenfor dagens infrastruktur.

Det foreligger en reguleringsplan stadfestet av Vågan kommune fra 1972. Denne har vært gjenstand for seinere reguleringsendringer, bl.a. i forbindelse med oppgraderingen av lufthavns sikkerhetsområder og lysanlegg.

## 7. Miljøforhold

Lufthavna har utslippstillatelse for bruk av kjemikalier i forbindelse med fly- og baneavising. Det er registrerte områder med forurenset grunn inne på lufthavna og disse er tatt inn i KLIF's database over registrerte grunnforurensninger

## 8. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Det foreligger planer for bygging av utvidet driftsbygg samt nytt kontrolltårn. Dersom det skal gjennomføres utbyggingstiltak i sammenheng med offshorerelatert luftfartsvirksomhet, vil disse måtte begrenses til et relativt beskjedent omfang. I tillegg må det påregnes betydelige investeringskostnader i nødvendig infrastruktur.

## 9. Totalvurdering

Svolvær lufthavn har stor arealknapphet og svært begrensede utbyggingsmuligheter. I tillegg er plassen ansett som flyoperativt ugunstig. Derfor kan Svolvær lufthavn ikke anses som spesielt godt egnet for etablering av helikopterbase i forbindelse med offshore-relatert luftfartsvirksomhet..

### **2.2.7. Stokmarknes lufthavn, Skagen**

#### 1. Konesjon og teknisk-operativ godkjenning

Avinor har konesjon fra Luftfartstilsynet til å drive og inneha Stokmarknes lufthavn. Konesjonen utløper i 01.02.15. I konesjonsvilkårene er det bl.a. fastsatt en øvre grense for antall fly- og helikopterbevegelser som kan tillates pr. år. Videre har Luftfartstilsynet utstedt en teknisk-operativ godkjenning av lufthavna med gyldighet fram til 01.10.14. Ved utløp av denne, skal Stokmarknes lufthavn sertifiseres etter nye felles europeiske bestemmelser for flyplassutforming, utarbeidet av EASA.



## 2. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Lokal lufthavn i Hadsel kommune i Vesterålen, anlagt i 1972. Rullebanen har en lengde på 870 m inkludert endefelt. Det pågår for tiden et innledende planarbeid med sikte på å gjennomføre en rullebaneforlengelse til 1200 m i 2015. Tiltaket er et resultat av Avinors anbefalinger i forbindelse med Nasjonal Transportplan 2014-2023.

Det er ingen flyoperative begrensninger av betydning. Den eksisterende infrastrukturen dekker rutetraffikkens behov. Største flytype som kan opereres på plassen er DH1/DH2. Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelse til Bodø lufthavn og til andre lokale lufthavner i Lofoten.

Etter ferdigstillingen av rullebaneforlengelsen vil flytyper som ATR-42 og DHC-8-300 med 50 passasjer seter kunne operere på lufthavna.

Største gjennomførte tiltak på flysiden de siste årene er at lufthavnas sikkerhetsområder og lysanlegg har vært gjenstand for en betydelig oppgradering i 2006.

## 3. Bygninger og ekspedisjonsområde

Det eksisterende terminalbygget har vært gjennom flere mindre ombygninger opp gjennom årene og har nå kapasitet til å betjene ca. 170 passasjerer i timen. Det er nytt kontrolltårn på plassen (2011). Driftsbygget utgjør et separat bygg vest for terminalen.

Flyoppstillingsområdet har kapasitet til å betjene to fly av typen DH1/DH2, men har ikke egne oppstillingsarealer for helikopter. I tillegg har Forsvaret etablert en avskilt F-16 plattform. På landsiden finnes opparbeidet et betydelig parkeringsareal for kjøretøy.

## 4. Flyoperative forhold / flysikring

Lufthavnen er utstyrt med ikke-presisjonsinnflygingsutstyr. I tillegg vil det bli etablert utstyr for satellittbaserte innflygingsprosedyrer (SCAT-1). Regulariteten har de siste årene ligget på ca. 98 % på årsbasis. Inn- og utflygingsforholdene anses ikke spesielt kompliserte.

Normalt vil trafikken følge fastlagt prosedyrer i forbindelse med inn og utflyging.

## 5. Støy og bosetting

Lufthavnen har oppdatert flystøysonekart fra 2007.<sup>17</sup> Det er rimelig å anta at med mye offshorerelaterte flyginger, i tillegg til eksisterende trafikk, kan dette påvirke

<sup>17</sup> Beregnet av OSL, rapport OSLAS-AN-RA-0217-E02, datert nov. 07. (Støysonekart tilgjengelig her: <http://www.avinor.no/lufthavn/stokmarknes/omoss/forvarenaboer/miljokart>)

støysituasjon for noen nærliggende boliger. Dette kan først avklares når det foreligger mer konkrete informasjon om aktivitetstyper og omfang av disse. Bl.a. vil inn- og utflygingsmønsteret få stor betydning for støyutbredelsen.

## 6. Arealplaner

Reguleringsplanen for lufthavn er stadfestet i 1977. Denne har vært gjenstand for flere endringer i ettertid, seinest i forbindelse med gjennomføringen av tiltak knyttet til oppgraderingen av lufthavnens sikkerhetsområder og lysanlegg i 2005. Det er nylig startet opp nytt planarbeid med sikte på en ny reguleringsplan for lufthavnområdet i sammenheng med en eventuell rullebaneforlengelse til 1200 m.

## 7. Miljøforhold

Lufthavna har utslippstillatelse for bruk av kjemikalier i forbindelse med fly- og baneavising. Det er registrert områder med forurenset grunn inne på lufthavna og disse er tatt inn i KLIF's database over registrerte grunnforurensninger.

## 8. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Dagens infrastruktur i ekspedisjons- og driftsområdet bærer preg av arealknapphet. Dersom arealene øst for lufthavnen frigis til lufthavnutbygging, vil dette åpne for betydelige arealreserver og muligheter for omdisponeringer av de eksisterende arealene på lufthavna. En rullebaneforlengelse mot øst vil medføre behov for ekspropriasjon av minst to eiendommer samt flytting av instrumentering.

## 9. Totalvurdering

Den eksisterende infrastrukturen bærer preg av en viss arealknapphet og innebyggethet. Dersom det kan legges opp til en frigivelse av arealer øst for ekspedisjonsområdet, vil dette kunne bidra til større arealtilgang. Utviklingspotensialet for etablering av helikopterbase for offshorerelatert luftfartsvirksomhet vil bli vesentlig forbedret dersom nevnte arealmessige omdisponeringer finner sted.

### **2.2.8. Sørkjosen lufthavn**

#### 1. Konesjon og teknisk-operativ godkjennelse

Avinor har konesjon fra Luftfartstilsynet til å drive og inneha Sørkjosen lufthavn. Konesjonen utløper i 20.12.16. I konesjonsvilkårene er det bl.a. fastsatt en øvre grense for antall fly- og helikopterbevegelser som kan tillates pr. år. Videre har Luftfartstilsynet utstedt en teknisk-operativ godkjenning av lufthavna med gyldighet

fram til 01.12.14. Ved utløp av denne, skal Sørkjosen lufthavn sertifiseres etter nye felles europeiske bestemmelser for flyplassutforming, utarbeidet av EASA.

## 2. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Lokal lufthavn i Nordreisa kommune i Troms, anlagt i 1974. Rullebanen har en lengde på 880 m inkludert endefelt. Utvidelsesmulighetene er svært begrensede og Avinor har ingen planer for baneforlengelse. Det er noen flyoperative begrensninger som følge av høyt terreng langs øst og sørøstsiden av lufthavnen. Den eksisterende infrastrukturen dekker rutetraffikkens behov. Største flytype som kan opereres på plassen er DH1/DH2. Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelse til Tromsø og Hammerfest lufthavner.

Største gjennomførte tiltak de siste årene er at lufthavnas sikkerhetsområder og lysanlegg har vært gjenstand for en betydelig oppgradering i 2008-2009. Det er også gjennomført tiltak for å forbedre de visuelle hjelpemidlene i lufthavnas omgivelser.

## 3. Bygninger og ekspedisjonsområde

Ekspedisjonsbygget er basert på et kombinert bygg med kontrolltårnet. Terminaldelen har en kapasitet til å betjene ca. 60 passasjerer i timen. Driftsbygget utgjør et separat bygg nord for terminalen. Flyoppstillingsområdet har kapasitet til å betjene ett fly av typen DH1/DH2. Det er også tilgjengelige arealer for oppstilling av mindre helikopter. På landsiden finnes opparbeidet parkeringsareal for kjøretøy.

## 4. Flyoperative forhold / flysikring

Lufthavnen er utstyrt med ikke-presisjonsinnflygingsutstyr. Regulariteten har de siste årene ligget på ca. 95 % på årsbasis.

Normalt vil trafikken følge fastlagt prosedyrer i forbindelse med inn og utflyging. Inn- og utflygingsforholdene anses som noe kompliserte med bla. skråplassert retningsfyr i forhold til rullebaneretningen, samt innflyging fra sør basert på sirkling.

## 5. Støy og bosetting

Lufthavnen har oppdatert flystøysonekart fra 2006.<sup>18</sup> Det er rimelig å anta at tilstedeværelse av offshorerelaterte flyginger, i tillegg til eksisterende trafikk, kan påvirke støysituasjon for et fåtall nærliggende boliger. Dette kan først avklares når det foreligger mer konkrete informasjoner om aktivitetstyper og omfang av disse. Bl.a. vil inn- og utflygingsmønster få stor betydning for støyutbredelsen.

---

<sup>18</sup> Beregnet av OSL, rapport OSLAS AN RA 0187E02, datert aug.06. (Støysponekart tilgjengelig her: <http://www.avinor.no/lufthavn/sorkjosen/omoss/forvarenaboer/miljokart>)

## 6. Arealplaner / verneverdier

Det foreligger en lufthavnplan fra 2001 som viser mulige, langsiktige arealdisponeringer. Som følge av at lufthavnen bærer preg av innebyggethet og arealknapphet, vil tilgjengelige arealer for eventuell offshorerelatert luftfartsvirksomhet være noe begrensete. Det foreligger en reguleringsplan stadfestet av Nordreisa kommune fra 1974.

Området sør for lufthava er regulert til friluftsmål.

## 7. Miljøforhold

Lufthavna har utslippstillatelse for bruk av kjemikalier i forbindelse med fly- og baneavising. Det er registrert områder med forurenset grunn inne på lufthavna og disse er tatt inn i KLIF's database over registrerte grunnforurensninger.

## 8. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Det foreligger planer for bygging av et utvidet driftsbygg. Dersom det skal etableres særskilte virksomheter i sammenheng med offshore petroleumsaktivitet, vil disse måtte begrenses til arealene nord for dagens ekspedisjonsområde.

## 9. Totalvurdering

Den eksisterende infrastrukturen har begrensete utviklingsmuligheter. Utviklingspotensialet for etablering av helikopterbase i fm. offshorerelatert luftfartsvirksomhet kan, i en totalsammenheng, ikke anses som spesielt gode.

### **2.2.9. Hasvik lufthavn**

#### 1. Konesjon og teknisk-operativ godkjenning

Avinor har konesjon fra Luftfartstilsynet til å drive og inneha Hasvik lufthavn. Konesjonen utløper i 20.12.16. I konesjonsvilkårene er det bl.a. fastsatt en øvre grense for antall fly- og helikopterbevegelser som kan tillates pr. år. Videre har Luftfartstilsynet utstedt en teknisk-operativ godkjenning av lufthavna med gyldighet fram til 01.08.15. Ved utløp av denne, skal Hasvik lufthavn sertifiseres etter nye felles europeiske bestemmelser for flyplassutforming, utarbeidet av EASA.

#### 2. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Lokal lufthavn på Sørøya i Finnmark, anlagt i 1983, og opprinnelig bygget ut som en ambulansetribe på grus. Banen ble asfaltert i 1995. Nåværende rullebane er i 900 m

lang. Et havneområde i sørøst setter visse operative begrensninger for flytrafikken pga mastehøydene til båtene. Største flytype som kan opereres på plassen er DH1/DH2. Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelser til Hammerfest og Tromsø.

Største gjennomførte tiltak de siste årene er at lufthavnas sikkerhetsområder og lysanlegg har vært gjenstand for en betydelig oppgradering i 2008-2009. Det er også gjennomført tiltak for å forbedre de visuelle hjelpemidlene i lufthavnas omgivelser.

### 3. Bygninger og ekspedisjonsområde

Ekspedisjonsbygget er svært enkelt og kan betjene ca. 20 passasjerer i timen. Kontrolltårnet utgjør et påbygg på passasjerterminalen. Driftsbygget utgjøres av en enkel garasje samt sandlager. Flyoppstillingsområdet har begrenset kapasitet og ingen egne arealer for oppstilling av helikopter. I praksis er det kun plass til ett større fly på området.

### 4. Flyoperative forhold / flysikring

Lufthavnen er utstyrt med ikke-presisjonsinnflygingsutstyr. Det er implementert satellittbaserte innflygingsprosedyrer ved hjelp av det GPS-baserte systemet SCAT-1. Regulariteten har de siste årene variert mellom 94 % og 96 % på årsbasis. Inn- og utflygingsforholdene er ikke ansett som spesielt kompliserte.

Normalt vil trafikken følge fastlagt prosedyrer i forbindelse med inn og utflyging.

### 5. Støy og bosetting

Lufthavnen har oppdatert flystøysonekart fra 2008.<sup>19</sup> Det er rimelig å anta at tilstedeværelsen av offshorerelaterte flyginger, i tillegg til eksisterende trafikk, vil kunne påvirke støysituasjon for nærliggende boliger. Dette kan først avklares når det foreligger mer konkrete informasjoner om aktivitetstyper og omfang av disse. Bl.a. vil inn- og utflygingsmønster få stor betydning for støyutbredelsen.

### 6. Arealplaner

Det foreligger en lufthavnplan fra 2001 som blant annet synliggjør muligheter for å utvikle et større flyoppstillingsområde, eventuelt i kombinasjon med andre typer luftfartsvirksomheter, for eksempel arealer for helikopter. Arealreservene er likevel noe begrensete totalt sett. Det eksisterende lufthavnområdet er regulert i en egen reguleringsplan som ble stadfestet av Hasvik kommune i 1995. Reguleringsplanen har vært gjenstand for seinere endringer, bl.a. i forbindelse med oppgraderingen av lufthavnas sikkerhetsområder og lysanlegg.

---

<sup>19</sup> Beregnet av OSL, rapport OSLAS AN RA 0236 E02, datert okt.08. (Støysonekart tilgjengelig her: <http://www.avinor.no/lufthavn/hasvik/omoss/forvarenaboer/miljokart>)

## 7. Miljøforhold

Lufthavna har utslippstillatelse for bruk av kjemikalier i forbindelse med fly- og baneavising. Det er registrert områder med forurenset grunn inne på lufthavna og disse er tatt inn i KLIF's database over registrerte grunnforurensninger.

## 8. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Det foreligger planer for bygging av et utvidet driftsbygg samt oppgradering av kontrolltårnet. For øvrig er det ikke planlagt andre større tiltak på plassen. Dersom det blir aktuelt å etablere offshorerelatert luftfartsvirksomhet innenfor de avsatte områdene i lufthavnplanen, må det påregnes en del investeringskostnader, blant annet i nødvendig infrastruktur.

## 9. Totalvurdering

Eksisterende infrastruktur er svært enkel, men det er tilgjengelige arealreserver for å kunne etablere en begrenset offshorerelatert virksomhet på plassen.

### **2.2.10. Hammerfest lufthavn**

#### 1. Konesjon og teknisk-operativ godkjenning

Avinor har konsesjon fra Luftfartstilsynet til å drive og inneha Hammerfest lufthavn. Konesjonen utløper i 20.12.16. I konsesjonsvilkårene er det bl.a. fastsatt en øvre grense for antall fly- og helikopterbevegelser som kan tillates pr. år. Videre har Luftfartstilsynet utstedt en teknisk-operativ godkjenning av lufthavna med gyldighet fram til 01.06.16. Ved utløp av denne, skal Hammerfest lufthavn sertifiseres etter nye felles europeiske bestemmelser for flyplassutforming, utarbeidet av EASA.

#### 2. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Lokal lufthavn i Hammerfest kommune i Finnmark, anlagt i 1974. Rullebanen er 880 m lang inkludert endefelt. Det er mulig å foreta en begrenset forlengelse østover, men gevinstene ved en slik forlengelse er svært marginale pga høyt fjernterrang øst for flyplassområdet. Det pågår for tiden en utredning av fremtidig flyplassløsning for Hammerfest. Arbeidet er et resultat av Avinors anbefalinger i forbindelse med underlaget til Nasjonal Transportplan 2014-2023. (Se også kapittel 1.)

Den eksisterende infrastrukturen dekker rutetraffikkens behov. Største flytype som kan opereres på plassen er DH1/DH2. Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelse til Tromsø lufthavn og til andre lufthavner i Finnmark.

Største gjennomførte tiltak de siste årene er at lufthavnas sikkerhetsområder og lysanlegg har vært gjenstand for en betydelig oppgradering i 2008-2009. Det er også gjennomført tiltak for å forbedre de visuelle hjelpemidlene i lufthavnas omgivelser.

### 3. Bygninger og ekspedisjonsområde

Det eksisterende terminalbygget kan betjene ca. 250 passasjerer i timen. I bygget ble det også avsatt egne arealer for evt. helikoptertrafikk, men disse arealene er ikke i bruk. Kontrolltårnet utgjør et påbygg på driftsbygget/brannstasjonen.

Flyoppstillingsområdet har kapasitet til å betjene 5 samtidige fly av typen DH1/DH2.. Det er avsatt egne områder til oppstilling av helikopter. I løpet av nærmeste framtid skal det også etableres egen hangar for et LOS/SAR helikopter.

### 4 Flyoperative forhold / flysikring

Lufthavnen er utstyrt med ikke-presisjonsinnflygingsutstyr. Det er implementert satellittbaserte innflygingsprosedyrer ved hjelp av det GPS-baserte systemet SCAT-1. Regulariteten har de siste årene ligget på ca. 96 % på årsbasis. Inn- og utflygingsforholdene vurderes som kompliserte, spesielt som følge av terrengforholdene øst og nord for plassen. Det er noen operative begrensninger som følge forekomst av turbulens, sidevind, fallvinder og vindskjær i nærområdet av plassen. Det er etablert eget varslingsystem for vanskelig vind og turbulensforhold ved lufthavna.

Normalt vil lufttrafikken følge fastlagt prosedyrer i forbindelse med inn og utflyging. Videre er det etablert rutestruktur for helikoptertrafikken fra Hammerfest til leteområder i Barentshavet.

### 5. Støy og bosetting

Lufthavnen har oppdatert flystøysonekart fra 2007.<sup>20</sup> Tilstedeværelsen av offshorerelaterte helikopterflyginger påvirker støysituasjonen for nærliggende boliger. Det kan være aktuelt å søke om ny konsesjon pga. den økte helikoptertrafikken på plassen.

### 6. Arealplaner

Det foreligger en lufthavnplan fra 2002 som bla synliggjør muligheter for å utvikle et eget oppstillingsområde for helikopter med tilhørende virksomheter langs sørsiden av rullebanen. Det aktuelle arealet utgjøres i dag en større forsenkning/skråning, vest for dagens ekspedisjonsområde. Det må gjennomføres relativt store oppfyllinger av masser for å kunne nyttiggjøre arealet til evt. helikoptervirksomhet. Til tross for denne relativt store arealreserven, må utviklingsmulighetene for andre luftfartsvirksomheter på dagens flyplassområde betegnes som noe begrensete.

---

<sup>20</sup> Beregnet av Sintef A3782, datert nov. 07. (Støysonekart tilgjengelig her: <http://www.avinor.no/lufthavn/hammerfest/omoss/forvarenaboer/miljokart>)

Gjeldende reguleringsplan er fra 1993 med seinere endringer bla. i forbindelse med oppgraderingen av lufthavnas sikkerhetsområder og lysanlegg i 2008.

## 7. Miljøforhold

Lufthavna har utslippstillatelse for bruk av kjemikalier i forbindelse med fly- og baneavising. Det er registrert områder med forurenset grunn inne på lufthavna og disse er tatt inn i KLIF's database over registrerte grunnforurensninger.

## 8. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Dersom det skal etableres ytterligere offshore-relaterte luftfartsvirksomheter innenfor de avsatte områdene i lufthavnplanen, må det påregnes relativt omfattende investeringskostnader, blant annet til terrengopparbeidelse og masseforflytting.

## 9. Totalvurdering av eksisterende lufthavn

Dagens infrastruktur på lufthavna er i utgangspunktet ikke spesielt godt egnet for etablering av større helikopterbaser i forbindelse med offshore-relatert petroleumsaktivitet. Det er allerede en omfattende helikopteraktivitet på plassen og eventuelle ytterligere utvidelser av disse, vil innebære omfattende omdisponeringer av arealene i randsonen av lufthavna.

For øvrig er det grunn til å påpeke nærheten til boligområder øst for flyplassområdet i relasjon til eventuelt øket aktivitet med helikopter, samt de noe ugunstige flyoperative forholdene i nærområdet.

Avinors pågående utredning av fremtidig lufthavnløsning for Hammerfest vil forhåpentligvis gi svar på om det er mulig å flytte lufthavnen til en ny og operativt egnet lokalitet.

## 10. Fremtidig luftfartsbehov i Hammerfest utredes

Samferdselsetatene (Kystverket, Jernbaneverket, Kystverket) og Avinor oversendte den 29.02.12 et forslag til Nasjonal transportplan for 2014-2023 til Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet. Planforslaget inneholder de faglige anbefalinger til regjeringens arbeid med stortingsmeldingen om NTP. Denne skal behandles i Stortinget våren 2013.

Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens Vegvesen, står samlet bak planforslaget, som inneholder et eget kapittel om fremtidsrettet utvikling av lufthavnstrukturen. Her anbefales følgende for Vest-Finnmark. *«På bakgrunn av en sterk forventet utvikling i olje- og gassektoren i Hammerfestregionen, mener Avinor at Hammerfest må ha et fremtidsrettet flytilbud. Derfor anbefales en videre utredning av framtidig luftfartsbehov i samarbeid med lokale myndigheter og næringsliv».*



Avinor har etablert eget prosjekt som skal følge opp anbefalingene i planforslaget. Målsettingen er å gi en samlet vurdering av aktuelle lufthavnløsninger for Hammerfest-regionen. Arbeidet skal omfatte både eksisterende lufthavn, tidligere vurderte og forkastete lokaliteter, samt mulige nye flyplasstomter. Utredningen skal fullføres innen 01.12.2012. Avinor ser primært på muligheten for en rullebane på 1550m med potensiale for forlengelse til 2000m. I tillegg blir 1199m vurdert. Arbeidet skal blant annet omfatte:

- Fastslå om det er mulig å etablere tilfredsstillende flyoperative forhold, basert både på konvensjonell instrumentering og satellittbaserte prosedyrer.
- Redegjøre for eventuelle konflikter mot annen arealbruk, planforhold eller nærings-interesser i området, herunder hensyn til annen arealbruk, bebyggelse, mulige støyutfordringer, vernestatus, forekomst av spesielle miljøinteresser, biologisk mangfold og forekomst av kulturminner
- Studere øvrige operative utfordringer, herunder problemstillinger knyttet til hindersituasjonen/terreng samt værforhold.
- Vurdere om det er mulig å oppfylle nødvendige krav i kommende felles europeisk regelverk for utforming av flyplasser, utarbeidet av EASA, samt forskrift om utforming av store helikopterlandingsplasser (BSL E 3-5).
- Gjennomføre kostnadsberegninger og redegjøre for spesielle anleggstekniske utfordringer.

Avslutningsvis vil Avinor gi en anbefaling om hvilke av de vurderte alternativene det er aktuelt å arbeide videre med.

Etter kartanalyser og befaringer har en konkludert med at 4-5 alternativer til dagens lufthavn bør vurderes nærmere. Blant disse er Grøtnes, som Hammerfest og Kvalsund kommune har arbeidet med i en god stund.

På det nåværende tidspunkt (september 2012) er dette arbeidet kommet så vidt kort at det er usikkert hva Avinor kommer til å konkludere med.

### **2.2.11. Honningsvåg lufthavn, Valan**

#### **1. Konesesjon og teknisk-operativ godkjennelse**

Avinor har konsesjon fra Luftfartstilsynet til å drive og inneha Honningsvåg lufthavn. Konesesjonen utløper i 20.12.16. I konsesjonsvilkårene er det bl.a. fastsatt en øvre grense for antall fly- og helikopterbevegelser som kan tillates pr. år. Videre har Luftfartstilsynet utstedt en teknisk-operativ godkjenning av lufthavna med gyldighet fram til 01.08.16. Ved utløp av denne, skal Honningsvåg lufthavn sertifiseres etter nye felles europeiske bestemmelser for flyplassutforming, utarbeidet av EASA.

## 2. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Lokal lufthavn på Magerøya i Finnmark, anlagt i 1977. Rullebanen har en lengde på 880 m. Det er ingen utvidelsesmuligheter. Terrengforholdene rundt lufthavnen er omfattende og setter klare operative begrensninger på flytrafikken. Største flytype som kan opereres på plassen er DH1/DH2, men det er betydelige begrensninger knyttet til disse operasjonene. Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelser til Hammerfest og til Øst-Finnmarks lokale lufthavner. Det er ca. 2,5 times kjøretid til Lakselv lufthavn, Banak.

Største gjennomførte tiltak de siste årene er at lufthavnas sikkerhetsområder og lysanlegg har vært gjenstand for en betydelig oppgradering i 2010. Det er også gjennomført tiltak for å forbedre de visuelle hjelpemidlene i lufthavnas omgivelser samt etablert særskilt utsett for redningsbåt.

## 3. Bygninger og ekspedisjonsområde

Det eksisterende terminalbygget er relativt stort og med god kapasitet (kan betjene 2 fulle flylaster av DH1/DH2 i timen, dvs. ca. 150 passasjerer, avg.+ank). Driftsbygget er påbygget i flere etapper, men deler av bygget er relativt nedslitt. Nytt kontrolltårn er fullført i 2011.

Flyoppstillingsområdet har kapasitet til oppstilling av 2 stk. DH1/DH2. Det er ingen egne arealer for oppstilling av helikopter. På landsiden finnes et begrenset areal til parkering av kjøretøy.

## 4. Flyoperative forhold / flysikring

Lufthavnen er utstyrt med ikke-presisjonsinnflygingsutstyr. Regulariteten har de siste årene ligget på ca. 90 % på årsbasis. Inn- og utflygingsforholdene vurderes som kompliserte, blant annet med skråplassert retningsfyr i forhold til rullebaneretningen samt påfølgende sirkling til begge baneretninger. Det er ofte operative begrensninger ved inn- og utflyging som følge turbulens, sidevind og vindskjær i nærområdet av plassen. Det er etablert eget varslingsystem for vanskelige vind- og turbulensforhold ved lufthavna.

Normalt vil trafikken følge fastlagt prosedyrer i forbindelse med inn og utflyging.

## 5. Støy og bosetting

Lufthavnen har oppdatert flystøysonekart fra 2008.<sup>21</sup> Det er rimelig å anta at med tilstedeværelsen av offshore-relaterte flyginger, i tillegg til eksisterende trafikk, vil dette kunne påvirke støysituasjon for et fåtall nærliggende boliger. Dette kan først avklares når det foreligger mer konkrete informasjon om aktivitetstyper og omfang av disse. Bl.a. vil inn- og utflygingsmønster få stor betydning for støyutbredelsen.

<sup>21</sup> Beregnet av OSL, rapport OSLAS AN RA 0223 E02, datert feb.08. (Støysonekart tilgjengelig her: <http://www.avinor.no/lufthavn/honningsvag/omoss/forvarenaboer/miljokart> )

## 6. Arealplaner / verneverdier

Det foreligger ingen lufthavnplan. Det stor arealknapphet på flyplassområdet, og det er derfor meget begrenset mulighet til å kunne etablere andre typer luftfartsvirksomheter på plassen, for eksempel i sammenheng med offshorerelatert helikoptervirksomhet. Det eksisterende flyplassområdet er regulert i en egen reguleringsplan som ble stadfestet av Nordkapp kommune i 1976. Endret reguleringsplan er godkjent av kommunen i forbindelse med de gjennomførte tiltakene for utvidete sikkerhetsområder og lysanlegg.

## 7. Miljøforhold

I fjordområdet utenfor lufthavnen finnes noen verneverdige biotoper med blant annet fuglefjell. Ingen av disse påvirker trafikken til/fra Honningsvåg lufthavn i nevneverdig grad.

Lufthavna har utslippstillatelse for bruk av kjemikalier i forbindelse med fly- og baneavising. Det er registrert områder med forurenset grunn inne på lufthavna og disse er tatt inn i KLIF's database over registrerte grunnforurensninger.

## 8. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Det foreligger ikke planer for nye større investeringer på plassen de nærmeste årene. Det har i perioden 2004-2005 vært gjennomført forundersøkelser av en mulig ny lufthavnlokalitet på Porsangernesryggen, men resultatene av denne viste at lokaliteten ikke er egnet, blant annet som følge av de meteorologiske forholdene på stedet.

## 9. Totalvurdering

Ut i fra en totalvurdering er den eksisterende infrastrukturen på lufthavna lite egnet for etablering av helikopterbase eller håndtering av offshorerelatert virksomhet, bortsett fra i helt spesielle tilfeller, slik som ved ekstraordinær beredskap, havari el. lign. Plassen er også meget ugunstig rent flyoperativt sett.

### **2.2.12. Mehamn lufthavn**

#### 1. Konesjon og teknisk-operativ godkjennelse

Avinor har konsesjon fra Luftfartstilsynet til å drive og inneha Mehamn lufthavn. Konesjonen utløper i 20.12.16. I konsesjonsvilkårene er det bl.a. fastsatt en øvre grense for antall fly- og helikopterbevegelser som kan tillates pr. år. Videre har

Luffartstilsynet utstedt en teknisk-operativ godkjenning av lufthavna med gyldighet fram til 01.10.12. Det er søkt om ny teknisk operativ godkjenning etter gjeldende forskrift for flyplassutforming (BSL E 3-2).

## 2. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Lokal lufthavn på Nordkynnhalvøya i Gamvik kommune, anlagt i 1974. Rullebanen har en lengde på 880 m inkludert endefelt. På grunn av den omfattende terrengformasjonen sør banen, er utnyttelsespotensialet for en eventuell baneforlengelse svært begrensete.

Største gjennomførte tiltak de siste årene er at lufthavnas sikkerhetsområder og lysanlegg for tiden er gjenstand for en betydelig oppgradering. Det er også gjennomført tiltak for å forbedre de visuelle hjelpemidlene i lufthavnas omgivelser.

Fra Avinors side er det ingen planer om en rullebaneforlengelse. Største flytype som kan opereres på plassen er DH1/DH2, men det er betydelig vektbegrensninger knyttet til disse operasjonene pga fjernterrengets påvirkning. Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelser til andre lokale lufthavner på kysten av Finnmark.

Det har tidligere vært vurdert å flytte lufthavnen til ny lokalitet, men ingen av de vurderte alternativene har vært ansett som noen fullgode alternativer til dagens lufthavn. Dette har dels sammenheng med lang kjøreavstand for deler av trafikkgrunnlaget til ny lufthavn (på Sletnes utenfor Gamvik), eller fordi de alternative lokalitetene har hatt tilnærmet samme operative begrensninger som den eksisterende lufthavnen (gjelder blant annet Kjøllefjord vest på Nordkynn).

Det pågår for tiden arbeider med å oppgradere lufthavnas sikkerhetsområder og lysanlegg. Disse skal være ferdig utbedret i løpet av 2012

## 3. Bygninger og ekspedisjonsområde

Ekspedisjonsbygget er i hovedsak basert på et påbygg fra 1988. Bygget kan betjene ca. 70 passasjerer i timen. Kontrolltårnet utgjør en egen fløy av dette. Driftsbygg utgjøres av enkel garasje samt sandlager. Flyoppstillingsområdet har kapasitet til å betjene to fly av typen DH1/DH2, men det er ingen egne områder for oppstilling av helikopter. På landsiden finnes parkeringsarealer for kjøretøy.

## 4. Flyoperative forhold / flysikring

Lufthavnen er utstyrt med ikke-presisjonsinnflygingsutstyr. Det arbeides med å implementere satellittbaserte innflygingsprosedyrer ved hjelp av det GPS baserte systemet SCAT-1. Regulariteten har de siste årene ligget på ca. 95% på årsbasis. Inn- og utflygingsforholdene anses som noe kompliserte, spesielt i sørlig retning. Forekomst av vindskjær, turbulens og sidevind er relativt vanlig. Det er godkjent særskilt prosedyre for utflyging mot sør.

Normalt vil trafikken følge fastlagt prosedyrer i forbindelse med inn og utflyging.

## 5. Støy og bosetting

Lufthavnen har oppdatert flystøysonekart fra 2006.<sup>22</sup> Det er rimelig å anta at med hensiktsmessig valg av inn- og utflygingsmønster vil offshorerelaterte flyginger, i tillegg til eksisterende trafikk, bare i liten grad påvirke støysituasjon for nærliggende boliger. Dette kan først avklares når det foreligger mer konkrete informasjon om aktivitetstyper og omfang av disse. Bl.a. vil inn- og utflygingsmønster få stor betydning for støyutbredelsen.

## 6. Arealplaner

Det foreligger ikke noen langsiktig arealdisponeringsplan for lufthavna. En større idrettsplass, nord for ekspedisjonsområdet, båndlegger hovedtyngden av aktuelle utbyggingsarealer i tilknytning til lufthavnen. Dersom idrettsplassens arealer omdisponeres, finnes tilgjengelige arealer som kan bygges ut til å betjene helikopter i sammenheng med evt. offshorerelatert virksomhet. I dagens situasjon må likevel arealreservene betegnes som relativt begrensede. Det eksisterende flyplassområdet er regulert i en egen reguleringsplan som ble stadfestet av Gamvik kommune i 1974. Endret reguleringsplan er godkjent av kommunen i forbindelse med de nylig gjennomførte tiltakene for utvidete sikkerhetsområder og lysanlegg.

## 7. Miljøforhold

Lufthavna har utslippstillatelse for bruk av kjemikalier i forbindelse med fly- og baneavising. Det er registrert områder med forurenset grunn inne på lufthavna og disse er tatt inn i KLIF's database over registrerte grunnforurensninger.

## 8. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Det foreligger planer for bygging av et utvidet driftsbygg samt nytt kontrolltårn. Utover disse to tiltakene, er det ikke planlagt andre større tiltak på plassen.

## 9. Totalvurdering

Dagens infrastruktur, samt plassens flyoperative begrensninger, gjør Mehamn lufthavn lite egnet for etablering av helikopterbase i forbindelse med offshorerelatert luftfartsaktivitet. Imidlertid finnes tilgjengelige arealreserver i nærområdet av lufthavnen som, i begrenset grad, vil kunne omdisponeres, for eksempel til ulike typer akutt beredskap i relasjon til offshore aktivitet.

---

<sup>22</sup> Beregnet av OSL, rapport OSLAS-AN-RA-0231-E02, datert jan.06. (Støysonekart tilgjengelig her: <http://www.avinor.no/lufthavn/mehamn/omoss/forvarenaboer/miljokart>)

### 2.2.13. Berlevåg lufthavn

#### 1. Konesjon og teknisk-operativ godkjenning

Avinor har konesjon fra Luftfartstilsynet til å drive og inneha Berlevåg lufthavn. Konesjonen utløper i 20.12.16. I konesjonsvilkårene er det bl.a. fastsatt en øvre grense for antall fly- og helikopterbevegelser som kan tillates pr. år. Videre har Luftfartstilsynet utstedt en teknisk-operativ godkjenning av lufthavna med gyldighet fram til 01.06.15. Ved utløp av denne, skal Berlevåg lufthavn sertifiseres etter nye felles europeiske bestemmelser for flyplassutforming, utarbeidet av EASA.

#### 2. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Lokal lufthavn på Varangerhalvøya i Berlevåg kommune, anlagt i 1974 på en tidligere tysk felt lufthavnen fra siste verdenskrig. Rullebanen har en lengde på 880 m inkludert endefelt. Det er ingen flyoperative begrensninger av betydning, og rullebanen har gode utvidelsesmuligheter. Den eksisterende infrastrukturen dekker rutetrafikkens behov. Største flytype som kan opereres på plassen er DH1/DH2. Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelser til andre lokale lufthavner på kysten av Finnmark.

I forbindelse med underlaget for Nasjonal Transportplan for 2014-2023 har kommunen kommet med innspill til en rullebaneforlengelse til 2000 m. Avinor har ikke funnet grunnlag for å gå videre med dette prosjektet, men har gjort oppmerksom på at en slik utvidelse vil medføre at det må anlegges en helt ny rullebane på lufthavna. For øvrig er Berlevåg lufthavn én av meget få lufthavner hvor en slik mulighet er tilstede.

Største gjennomførte tiltak de siste årene er at lufthavnas sikkerhetsområder og lysanlegg for tiden er gjenstand for en betydelig oppgradering.

#### 3. Bygninger og ekspedisjonsområde

Ekspedisjonsbygget er i hovedsak basert på et påbygg fra 1988. Bygget kan betjene ca. 70 passasjerer i timen. Kontrolltårnet utgjør en egen fløy av passasjerterminalen. I tillegg finnes driftsbygg med garasjer. Flyoppstillingsområdet har kapasitet til å betjene to fly av typen DH1/DH2. På landsiden finnes parkeringsarealer for kjøretøy.

#### 4. Flyoperative forhold / flysikring

Lufthavnen er utstyrt med ikke-presisjonsinnflygingsutstyr. Det arbeides med å implementere satellittbaserte innflygingsprosedyrer ved hjelp av det GPS baserte systemet SCAT-1. Regulariteten har de siste årene ligget på ca. 95% på årsbasis. Inn- og utflygingsforholdene ikke ansett som spesielt kompliserte.

Normalt vil trafikken følge fastlagt prosedyrer i forbindelse med inn og utflyging.

## 5. Støy og bosetting

Lufthavnen har oppdatert flystøysonekart fra 2008.<sup>23</sup> Det er rimelig å anta at med hensiktsmessig valg av inn- og utflygingsmønster vil offshorerelaterte flyginger, i tillegg til eksisterende trafikk, bare i liten grad påvirke støysituasjon for nærliggende boliger. Dette kan først avklares når det foreligger mer konkrete informasjoner om aktivitetstyper og omfang av disse. Bl.a. vil inn- og utflygingsmønster få stor betydning for støyutbredelsen.

## 6. Arealplaner

Det foreligger en lufthavnplan fra 2001 som bla synliggjør muligheter for å utvikle et større flyoppstillingsområde, eventuelt i kombinasjon med andre typer luftfartsvirksomheter, feks. arealer for helikoptervirksomhet i sammenheng med offshorerelatert petroleumsvirksomhet. Arealreservene anses som gode, men den eksisterende infrastrukturen er ikke tilrettelagt for evt. omfattende utvidelser. Det eksisterende flyplassområdet er regulert i en egen reguleringsplan som ble stadfestet av Berlevåg kommune i 1974. Endret reguleringsplan er godkjent av kommunen i forbindelse med de gjennomførte tiltakene for utvidete sikkerhetsområder og lysanlegg.

## 7. Miljøforhold

Lufthavna har utslippstillatelse for bruk av kjemikalier i forbindelse med fly- og baneavising. Det er registrert områder med forurenset grunn inne på lufthavna og disse er tatt inn i KLIF's database over registrerte grunnforurensninger. Avinor skal i løpet av 2013 gjennomføre flere miljøtiltak på plassen som en del av et landsomfattende miljøprosjekt på Avinors lufthavner.

## 8. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Det foreligger planer for bygging av et utvidet driftsbygg samt nytt kontrolltårn. For øvrig er det ikke planlagt andre større tiltak på plassen, i Avinors langtidsbudsjetter, som kan knyttes opp mot eventuell offshore petroleumsvirksomhet. Dersom det skal etableres slike virksomheter innenfor de avsatte områdene i lufthavnplanen, må det påregnes en del investeringskostnader, blant annet i nødvendig infrastruktur.

## 9. Totalvurdering

Det er betydelige arealreserver tilgjengelig på plassen og det er sågar mulig å etablere en helt ny og lengre rullebane (minst 2000 m) på plassen med sikte på

---

<sup>23</sup> Beregnet av OSL, rapport OSLAS AN RA 0235 E02, datert sep.08. (støysonekart tilgjengelig her: <http://www.avinor.no/lufthavn/berlevag/omoss/forvarenaboer/miljokart>)

operasjoner med mellomstore jettfly av typen Boeing 737. Utbyggingsmulighetene må anses som gode dersom det blir aktuelt å etablere helikopterbase i forbindelse med offshore-relatert luftfartsvirksomhet på plassen. Aktuelle ledige arealer vil kreve større infrastrukturinvesteringer.

## **2.2.14. Båtsfjord lufthavn**

### **1. Konesesjon og teknisk-operativ godkjenning**

Avinor har konsesjon fra Luftfartstilsynet til å drive og inneha Båtsfjord lufthavn. Konesesjonen utløper i 01.07.15. I konsesjonsvilkårene er det bl.a. fastsatt en øvre grense for antall fly- og helikopterbevegelser som kan tillates pr. år. Videre har Luftfartstilsynet utstedt en teknisk-operativ godkjenning av lufthavna med gyldighet fram til 01.01.15. Ved utløp av denne, skal Båtsfjord lufthavn sertifiseres etter nye felles europeiske bestemmelser for flyplassutforming, utarbeidet av EASA.

### **2. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter**

Lokal lufthavn på Varangerhalvøya i Båtsfjord kommune. Den nyeste av de lokale lufthavnene i Norge og anlagt i 1999. Rullebanen har en lengde på 810 m samt endefelt. Plassen ble bygget ut etter et nytt konsept i forhold til de øvrige lokale plassene

Utvidelsesmulighetene til 1200 m rullebanelengde er tilstede, men det foreligger ingen planer for en slik forlengelse. De flyoperative forholdene er ikke ansett som kompliserte, men det kan forekomme en del turbulens ved innflyging fra nordøst. Den eksisterende infrastrukturen dekker rutetraffikkens behov. Største flytype som kan opereres på plassen er DH1/DH2. Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelse til øvrige regionale lufthavner i Finnmark.

### **3. Bygninger og ekspedisjonsområde**

Ekspedisjonsbygget er basert på et kombinert bygg med kontrolltårn og driftsbygg. Terminaldelen har en kapasitet til å betjene ca. 120 passasjerer i timen. Flyoppstillingsområdet er stort og romslig med egne områder for oppstilling av helikoptre. I tillegg er det kapasitet til oppstilling av 3 stk. DH1/DH2. På landsiden finnes opparbeidet et stort parkeringsareal for kjøretøy.

### **4. Flyoperative forhold / flysikring**

Lufthavnen er utstyrt med ikke-presisjonsinnflygingsutstyr. Det arbeides med å implementere satellittbaserte innflygingsprosedyrer ved hjelp av det GPS baserte systemet SCAT-1. Regulariteten har de siste årene ligget på ca. 98% på årsbasis.



Normalt vil trafikken følge fastlagt prosedyrer i forbindelse med inn og utflyging. Inn- og utflygingsforholdene anses ikke som spesielt kompliserte.

## 5. Støy og bosetting

Lufthavnen har oppdatert flystøysonekart i 2007.<sup>24</sup> Det er rimelig å anta at med hensiktsmessig valg av inn- og utflygingsmønster kan man unngå at offshorerelaterte flyginger, i tillegg til eksisterende trafikk, vil påvirke støysituasjon for de nærmestliggende boliger. Dette kan først avklares når det foreligger mer konkrete informasjoner om aktivitetstyper og omfang av disse. Bl.a. vil inn- og utflygingsmønster få stor betydning for støyutbredelsen.

## 6. Arealplaner / verneverdier

I forbindelse med etableringen av lufthavna ble det utarbeidet en lufthavnplan, som en del av en konsekvensutredning. Det ble ikke utarbeidet planer for mulige, fremtidige utvidelser. Som følge av plassens landskapsmessige beliggenhet, er det noe begrensede utvidelsesmuligheter. Det foreligger en reguleringsplan stadfestet av Båtsfjord kommune i 1999.

## 7. Miljøforhold

Lufthavna har utslippstillatelse for bruk av kjemikalier i forbindelse med fly- og baneavising. Det er registrert områder med forurenset grunn inne på lufthavna og disse er tatt inn i KLIF's database over registrerte grunnforurensninger.

## 8. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Det er ingen aktuelle utbyggingsplaner for lufthavna, men det finnes visse arealreserver tilgjengelig dersom det blir aktuelt å etablere offshore relaterte luftfartsvirksomheter på plassen. Arealdisponeringene er begrenset av at selve lufthavnen ligger på en fjellrygg ca. 150 moh og med relativt sårbare omgivelser.

## 9. Totalvurdering

Båtsfjord lufthavn har muligheter til å kunne betjene helikoptertrafikk innenfor den eksisterende infrastrukturen. Det er noe begrensede utviklingsmuligheter for etablering av helikopterbase, f.eks. i form av nybygg pga plassens beliggenhet i et relativt sårbart, arktisk miljø.

---

<sup>24</sup> Beregnet av OSL, rapport OSLAS AN RA 0219 E02, datert des.07. (Støysonekart tilgjengelig her: <http://www.avinor.no/lufthavn/batsfjord/omoss/forvarenaboer/miljokart>)

## 2.2.15. Vardø lufthavn, Svartnes

### 1. Konesjon og teknisk-operativ godkjenning

Avinor har konsesjon fra Luftfartstilsynet til å drive og inneha Vardø lufthavn. Konsesjonen utløper i 20.12.16. I konsesjonsvilkårene er det bl.a. fastsatt en øvre grense for antall fly- og helikopterbevegelser som kan tillates pr. år. Videre har Luftfartstilsynet utstedt en teknisk-operativ godkjenning av lufthavna med gyldighet fram til 01.06.17. Ved utløp av denne, skal Kirkenes lufthavn sertifiseres etter nye felles europeiske bestemmelser for flyplassutforming, utarbeidet av EASA.

### 2. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Lokal lufthavn på Varangerhalvøya i Finnmark, anlagt i 1987 på en tidligere tysk feltflyplass fra siste verdenskrig. Rullebanen har en lengde på ca. 1050 m. Det er ingen flyoperative begrensninger av betydning og rullebanen har utvidelsesmuligheter til nærmere 1200 m lengde. Den eksisterende infrastrukturen dekker rutetraffikkens behov, og Avinor har ingen planer om ytterligere utvidelser. Største flytype som kan opereres på plassen er DH1/DH2. Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelser til andre lokale lufthavner på kysten av Finnmark og til Kirkenes lufthavn.

### 3. Bygninger og ekspedisjonsområde

Det eksisterende terminalbygget er bygget sammen med kontrolltårnet. Bygget kan betjene ca. 30 passasjerer i timen, men bærer preg av slitasje og mangelfullt vedlikehold. I tillegg finnes garasje og sandlager. Tårnkabinen og sikringsbygget er under oppgradering med flere nye arealer.

Flyoppstillingsområdet har kapasitet til å betjene ett fly av typen DH1/DH2. På landsiden finnes opparbeidet parkeringsareal for kjøretøy.

### 4. Flyoperative forhold / flysikring

Lufthavnen er utstyrt med ikke-presisjonsinnflygingsutstyr. Det arbeides med å implementere satellittbaserte innflygingsprosedyrer ved hjelp av det GPS baserte systemet SCAT-1. Regulariteten har de siste årene ligget på ca. 95 % på årsbasis.

Normalt vil trafikken følge fastlagt prosedyrer i forbindelse med inn og utflyging. Inn- og utflygingsforholdene ikke ansett som spesielt kompliserte, men siktforholdene er periodevis begrenset av havtåke. Det er relativt høy forekomst av sidevind på årsbasis.

### 5. Støy og bosetting

Lufthavnen har oppdatert flystøysonekart fra 2006.<sup>25</sup> Det er rimelig å anta at med hensiktsmessig valg av inn- og utflygingsmønster vil kunne unngå at offshorerelaterte flyginger, i tillegg til eksisterende trafikk, vil påvirke støysituasjon for nærliggende boliger. Dette kan først avklares når det foreligger mer konkrete informasjon om aktivitetstyper og omfang av disse. Bl.a. vil inn- og utflygingsmønster få stor betydning for støyutbredelsen.

## 6. Arealplaner

Det foreligger en lufthavnplan fra 2001 som bla synliggjør muligheter for å utvikle et større flyoppstillingsområde, eventuelt i kombinasjon med andre typer luftfartsvirksomheter, feks. arealer for helikoptervirksomhet i sammenheng med offshorerelatert petroleumsvirksomhet. Arealreservene anses som gode, men den eksisterende infrastrukturen er ikke tilrettelagt for omfattende utvidelser. Det eksisterende flyplassområdet er regulert i en egen reguleringsplan som ble stadfestet av Vardø kommune i 1993.

## 7. Miljøforhold

Lufthavna har utslippstillatelse for bruk av kjemikalier i forbindelse med fly- og baneavising. Det er registrert områder med forurenset grunn inne på lufthavna og disse er tatt inn i KLIF's database over registrerte grunnforurensninger.

## 8. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Det foreligger planer for bygging av større driftsbygg og utvidet ekspedisjonsbygg. . Dersom det skal etableres særskilte virksomheter i sammenheng med offshore petroleumsaktivitet, må det påregnes en del ekstra investeringskostnader i bla nødvendig infrastruktur.

Avinor har også vurdert Vardø lufthavn som aktuell i fm. et mulig overvåkningsorgan knyttet til trafikk med store oljetankere, langs Finnmarkskysten, fra Russland. 9. Totalvurdering

Det er gode arealreserver tilgjengelig på plassen. Utbyggingsmulighetene må anses som gode dersom det blir aktuelt å etablere helikopterbase i forbindelse med offshore-relatert luftfartsvirksomhet på plassen. Det må forventes behov for større investeringer i infrastruktur på ledige arealer.

---

<sup>25</sup> Beregnet av OSL, rapport OSLAS AN RA 0168-E02, datert feb.06. (Støysonekart tilgjengelig her: <http://www.avinor.no/lufthavn/vardo/omoss/forvarenaboer/miljokart>)

## 2.2.16. Vadsø lufthavn

### 1. Konesesjon og teknisk-operativ godkjenning

Avinor har konsesjon fra Luftfartstilsynet til å drive og inneha Vadsø lufthavn. Konsesjonen utløper i 20.12.16. I konsesjonsvilkårene er det bl.a. fastsatt en øvre grense for antall fly- og helikopterbevegelser som kan tillates pr. år. Videre har Luftfartstilsynet utstedt en teknisk-operativ godkjenning av lufthavna med gyldighet fram til 01.08.15. Ved utløp av denne, skal Vadsø lufthavn sertifiseres etter nye felles europeiske bestemmelser for flyplassutforming, utarbeidet av EASA.

### 2. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Lokal lufthavn på Varangerhalvøya i Finnmark, anlagt i 1974. Rullebanen har en lengde på 880 m. Det er ingen flyoperative begrensninger av betydning, og rullebanen har gode utvidelsesmuligheter. Den eksisterende infrastrukturen dekker rutetraffikkens behov. Lufthavnen har direkte ruter både til Tromsø og Kirkenes.

Største gjennomførte tiltak de siste årene er at lufthavnas sikkerhetsområder og lysanlegg har vært gjenstand for en betydelig oppgradering i 2008.

Det tidligere Luftfartsverket utarbeidet i 1998 et forprosjekt for baneforlengelse til 1200 m, men disse planene er foreløpig stilt i bero. Største flytype som kan opereres på plassen er DH1/DH2. Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelser til andre lokale lufthavner på kysten av Finnmark og til Alta og Tromsø lufthavner.

### 3. Bygninger og ekspedisjonsområde

Ekspedisjonsbygget er i hovedsak basert på et bygg fra 1988. Bygget kan betjene ca. 170 passasjerer i timen. Kontrolltårnet utgjør en egen fløy av driftsbygget. Flyoppstillingsområdet har kapasitet til å betjene to fly av typen DH1/DH2. På landsiden finnes parkeringsarealer for kjøretøy. Landsidens arealer har begrensede utvidelsesmuligheter pga. større forekomster av kulturminner.

### 4. Flyoperative forhold / flysikring

Lufthavnen er utstyrt med ikke-presisjonsinnflygingsutstyr. I tillegg er det etablert utstyr for satellittbaserte innflygingsprosedyrer (SCAT-1). Regulariteten har de siste årene ligget på ca. 95 % på årsbasis.

Normalt vil trafikken følge fastlagt prosedyrer i forbindelse med inn og utflyging. Inn- og utflygingsforholdene ikke ansett som spesielt kompliserte.

## 5. Støy og bosetting

Lufthavnen har oppdatert flystøysonekart fra 2009.<sup>26</sup> Det er rimelig å anta at selv med hensiktsmessig valg av inn- og utflygingsmønster vil offshorerelaterte flyginger, i tillegg til eksisterende trafikk, påvirke støysituasjon for nærliggende boliger. Dette kan først avklares når det foreligger mer konkrete informasjoner om aktivitetstyper og omfang av disse. Bl.a. vil inn- og utflygingsmønster få stor betydning for støyutbredelsen.

## 6. Arealplaner / verneverdier

Det foreligger en lufthavnplan fra 2000 som viser alternativer til fremtidige arealdisponeringer. Hovedalternativet i planen legger opp til en flytting av hele ekspedisjonsområdet til motsatt side av rullebanen. En slik løsning vil forbedre etablerings- og utbyggingsmulighetene for andre virksomheter på plassen. Det foreligger en ny stadfestet reguleringsplan fra 2006, men formålet med denne har kun vært å sikre kommunal godkjenning av tiltakene knyttet til oppgraderingen av sikkerhetsområder og lyseslegg. Planen inneholder ikke en mulig flytting av ekspedisjonsområdet eller forlengelse av rullebanen.

Store deler av det eksisterende ekspedisjons- og driftsområdet er omgitt av kulturminner. Disse begrenser ytterligere utvidelsesmuligheter langs det meste av rullebanens sørside samt i områdene vest for lufthavnen.

## 7. Miljøforhold

Lufthavna har utslippstillatelse for bruk av kjemikalier i forbindelse med fly- og baneavising. Det er registrert områder med forurenset grunn inne på lufthavna og disse er tatt inn i KLIF's database over registrerte grunnforurensninger.

## 8. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Det foreligger planer for bygging av et utvidet driftsbygg samt nytt kontrolltårn. Dagens infrastruktur i ekspedisjons- og driftsområdet bærer preg av arealknapphet. Dersom arealene øst for lufthavnen kan frigis til flyplassutbygging, vil dette åpne for betydelige arealreserver og muligheter for omdisponeringer av de eksisterende arealene på lufthavna. Det er ikke igangsatt noen formell prosess om eventuell frigivning av slike arealer.

## 9. Totalvurdering

Den eksisterende infrastrukturen bærer preg av en viss arealknapphet og innebyggethet. Dersom det kan legges opp til en flytting av dagens ekspedisjonsområde på motsatt side av rullebanen, vil dette kunne frigis større arealer

---

<sup>26</sup> Beregnet av OSL, rapport OSLAS AN RA 0247-E02, datert mar.09. (Støysonekart tilgjengelig her: <http://www.avinor.no/lufthavn/vadso/omoss/forvarenaboer/miljokart>)

som i dag er båndlagt til andre formål. Utviklingspotensialet for etablering av offshorerelatert luftfartsvirksomhet vil bli vesentlig forbedret dersom nevnte arealmessige omdisponeringer finner sted.

Avinor har tidligere vurdert å etablere en ny felles lufthavn som erstatning for de to eksisterende lufthavnene i Vardø og Vadsø. Flere egnete lokaliteter finnes langs hovedveien mellom de to byene. Spørsmålet om en felles lufthavnsløsning ble også behandlet av den politiske ledelsen i begge de berørte kommunene i 2001. Begge kommunene stilte seg imidlertid avventende til forslaget, og Avinor har derfor ikke gjort noen nye fremstøt for å få til felles lufthavnsløsning.

### **3. Jan Mayen flystripe – eventuell oppgradering til sivil bruk**

Jan Mayen har i dag en enkel rullebanestripe som disponeres av Forsvaret, primært i forbindelse med operasjoner med flytypen Hercules C130. Den aktuelle flystripen består, etter de opplysningene Avinor sitter inne med, av en grusstripe med ujevn overflate og varierende bæreevne. Sikkerhetsområdene som omslutter rullebanen har begrensede dimensjoner og tilfredsstillende ikke sivile krav. Rullebanen må anses å bære preg av midlertidighet.

#### **3.1. Konesesjon og teknisk godkjenning**

Dersom det skal etableres en sivil flyplass/landingsplass av mer permanent karakter, må det trolig iverksettes en del formelle prosesser. Det må bl.a. innhentes konsesjon fra Luftfartstilsynet. I denne prosessen må det gå tydelig frem hvem som søker om konsesjon, og om dette er samme instans som skal drive plassen. Når det søkes om konsesjon, må det eksistere en godkjent arealplan for det berørte området (på fastlandet tilsvarende dette reguleringsplan og på Svalbard er dette en areal- eller områdeplan)). Erfaringsmessig vil arealbehovet i tilknytning til flysiden på en flyplass utgjøre minst 800-900 daa. I tillegg kommer arealer for eventuelle bygg og anlegg.

Det forutsettes at landingsplassen har en formell teknisk godkjenning fra Luftfartstilsynet. I fremtiden vil det være slik at landets sivile lufthavner sertifiseres etter et eget regelverk utarbeidet av EASA. Med en asfaltert landingsplass til sivil bruk på Jan Mayen, er det sannsynlig at dette regelverket må legges til grunn. Etter planen skal EASAs regelverk trolig også gjelde på Svalbard selv om øygruppa ligger utenfor EØS-området.

#### **3.2. Inn- og utflygingsforhold / prosedyrer for inn- og utflyging**

Avinor er kjent med at dagens flystripe ikke tilfredsstillende kravene for en instrumentert flyplass, og det eksisterer heller ikke navigasjonshjelpemidler på plassen som gjør det mulig å etablere instrumenterte innflygingsprosedyrer. En vesentlig utfordring er i følge opplysninger, innhentede fra Forsvaret, at terrengforholdene rundt dagens flystripe ikke muliggjør instrumentprosedyrer for innflyging. Avinor har ikke hatt mulighet til å undersøke dette forholdet nærmere. Vi anbefaler derfor at dersom det skal gjøres en nærmere analyse av mulighetene for å oppgradere dagens flystripe til sivil bruk, bør det også gjennomføres operative analyser av hvilke muligheter som eksisterer når det gjelder aktuelle inn- og utflygingsprosedyrer.

#### **3.3. Tekniske krav til flyplassutforming**

Det må påregnes betydelig tiltak i forbindelse med oppgradering av rullebanen med tilhørende sikkerhetsområder. Utgangspunktet for en oppgradering, bør være at rullebanen kan kunne betjene flyginger med flytypen Boeing 737 eller tilsvarende.

I så fall bør rullebanens lengde være minst 2000 m. Dette elementet danner utgangspunkt for fastsettelse av flyplassens referansekode. Flyplassens referansekode inngår som et overordnet element i alle tekniske godkjenninger og legger føringer for dimensjonering av de ulike elementene i tilknytning til flyplassens utforming med eventuell tilhørende instrumentering.

Rullebaner over 1800 m skal ha en bredde på minimum 45 m. I tillegg bør rullebanen ha skuldre på begge sider. Avinor anbefaler at disse bør være minimum 7,5 m brede. Fallforhold på rullebanen, både i lengderetningen og i tverretningen, må være innenfor de fastsatte kravene på henholdsvis 1,5 % og 2,5 %. Det må rettes oppmerksomhet mot overgangshelninger til omkringliggende terreng slik at disse helst ikke er større enn 10 % og skal ikke overstige 20 %.

Avinor er kjent med at den eksisterende rullebanen har et krumnings- og helningsforhold som ikke oppfyller de sivile kravene til helning for en rullebane på 1800 m eller mer. I hvilken grad disse avvikene kan korrigeres, er Avinor ikke kjent med. I sammenheng med en slik utredning, må det også fastlegges om underbygningen på rullebanen har tilstrekkelig bærelag for å sikre at bæreevnen på rullebanedekket er tilfredsstillende for aktuelle flytyper.

Konkrete krav utover ovennevnte er at en rullebane skal omslutes av sikkerhetsområder til hver side av rullebanens senterlinje. For flyplass med en rullebanelengde på 2000 m skal disse ha en bredde på minimum 150 m, hvorav 75 m skal være planert og bæredyktig. Det skal også finnes sikkerhetsområder etter baneende med en dimensjon på minimum 150 m x 240 m planert del. Fra Forsvaret har Avinor fått opplyst at det nylig er gjennomført noen tiltak for å oppgradere deler av sikkerhetsområdene på den eksisterende flystripen.

Det skal fastsettes et sett med hinderflater som dimensjoneres etter faste kriterier avhengig av størrelsen på rullebanen og eventuell type instrumentering. Kravene ved tilstedeværelse av eventuelle hinder er strenge, og det må kunne dokumenteres av slike hinder ikke bidrar til å øke risikonivået for flyoperasjonene. Dette skjer vanligvis gjennom en risikoanalyse.

Avinor er kjent med at det har vært gjennomført en analyse av hindersituasjonen på Jan Mayens flystripe i regi av Forsvaret. Det mest begrensende hinderet er masta til LORAN C-anlegget, men det eksisterer også en rekke andre master som bidrar til at hinderforholdene ikke er i overensstemmelse med kravene til nødvendig hinderfrihet etter sivil krav. I tillegg er den ene innflygingsretningen lagt i retning av et betydelig terrenghinder. Dersom det skal legges opp til å operere sivile fly av typen Boeing 737 eller tilsvarende, må det påregnes behov for å gjennomføre operative analyser av potensielle restriksjoner masta har for slike operasjoner. Denne type analyser må gjøres av aktuelle operatører. I tillegg til de nevnte hindrene, er Avinor kjent med at dagens flystripe er anlagt slik at kravene til minsteavstand til nærmeste terrenghinder ikke er oppfylt for de nærmeste hinderflatene. Noen tiltak er nylig gjennomført i regi av Forsvaret for å bedre dette avviket, men det må påregnes behov for å gjennomføre flere tiltak som reduserer nærhet til nærmeste terrenghinder rundt selve rullebanen.



Det må være tilgjengelig innflygingslysrekker til begge baneretninger med en minimumslengde på 450 m. Innflygingslysene bør etableres som såkalte Cat-I-anlegg for presisjonsinnflyging. Dette gjelder selv om plassen ikke utstyres med presisjonsinnflygingsutstyr. Forsvaret har opplyst at det er gjennomført noen tiltak for å bedre innflygingslysene til dagens flystripe, men det usikkert om disse tilfredsstillende de sivile kravene.

I tillegg må det finnes et visuelt glidebaneanlegg av typen PAPI (Precision approach path indicator) til hver bane. Rullebane, terskler, baneender og venteposisjoner for fly må utstyres med lys og merking i henhold til kravene i EASAs forskrift. For å bedre de visuelle referansene, har det på sivile norske flyplasser blitt en standard å etablere markeringslys i rullebanens senterlinje.

Oppstillingsområde for fly og helikopter må være lokalisert i tilstrekkelig avstand fra rullebanens senterlinje slik at disse ikke utgjør hinder i de aktuelle hinderflatene.

For øvrig vises til Figur 2 som viser EASA's nye forskriftskrav. Disse vil gjelde for alle norske flyplasser fom. 01.01.2014.

Det må eksistere visuelle hjelpemidler som vindpølse ved begge terskler. Plassen bør også utstyres med vindmålere og en sikt og skyhøydemåler.

En flyplass av denne størrelsen vil måtte utstyres med nødvendig brann- og redningstjeneste, minimum kategori 6 (jf. BSL E 4-4).

Dersom det blir aktuelt å vurdere en oppgradering av rullebanen på Jan Mayen til sivil bruk, anbefaler Avinor at Luftfartstilsynet kontaktes for å avklare nærmere hvilke krav som vil gjelde for en slik flyplass.



## 4. Oppsummering

Grovt oppsummert kan det sies at Avinors lufthavner, i varierende grad, er egnet for etablering av eventuelle helikopterbaser i sammenheng med petroleumsaktivitet i området Barentshavet - Lofoten. Dersom det blir aktuelt med slike baser på et utvalg av plassene, må det påregnes behov for å vurdere mulige endringer i plassenes lufttrafikkledelse, herunder bemanning, samt prosedyrer for inn og utflyging. I tillegg må det vurderes nærmere eventuelt behov for å revidere dagens støysoner på de berørte plassene.

Svalbard lufthavn ligger innenfor et naturreservat, og det er ønskelig å begrense fremtidig arealbruk på plassen innenfor de avsatte områdene i lufthavnplanen. For øvrig er det ingen kjente, større konflikter av miljømessig karakter i nærområdet av noen av lufthavnene. Bortsett fra avrenningsproblematikk, knyttet til bruken av avisingkjemikalier på noen av plassene, er det kun Alta og Harstad/Narvik lufthavner som har miljøproblematikk, i form av et naturreservat eller forslag til reservat, i nærområdet av selve lufthavnen.

Vurderingene av de enkelte lufthavnene viser at de nasjonale og de regionale plassene i all hovedsak har tilgjengelige arealreserver som kan disponeres til mulige fremtidige baser for helikoptervirksomhet. Det foreligger langsiktige arealplaner (lufthavnplaner) for samtlige av disse plassene. Med få unntak, er det allerede avsatt arealer i disse som vil være egnet som baser for helikopter. Største arealbegrensninger gjelder Svalbard lufthavn og Alta lufthavn, mens Harstad/Narvik lufthavn, Evenes, Lakselv lufthavn, Banak og Kirkenes lufthavn, Høybuktnoen har meget gode arealreserver. I noe mer begrenset grad har Bodø og Tromsø lufthavner tilgjengelige arealreserver for slik virksomhet i dag.

Etter Forsvarets beslutning om å opprette nye kampflybase på Ørland, med fremskutt base på Evenes gjenstår det per september 2012 avklaringer for Forsvarets aktivitet på de militære lufthavnene. Lufthavnene dette gjelder er foruten Bodø og Evenes, Bardufoss og Andøya.

På de lokale lufthavnene er arealreservene gjennomgående langt mer begrenset, og dagens infrastruktur er bare i liten grad tilrettelagt for mulige nye utvidelser og aktiviteter. I stor grad dekker infrastrukturen på disse plassene kun dagens behov, mens det må påregnes behov for en rekke tilleggsinvesteringer dersom det blir aktuelt med helikopterbaser på disse plassene.

I dagens situasjon er det kun Brønnøysund lufthavn, og til en viss grad Båtsfjord lufthavn, av de lokale lufthavnene som har egne arealer avsatt til ulike typer helikopteraktivitet. Gode arealreserver finnes også på Sandnessjøen, Røst, Berlevåg og Vardø lufthavner. For tre av lufthavnene (Leknes, Stokmarknes og Vadsø) vil mulighet for omrokering og flytting av dagens ekspedisjonsområder, åpne for forbedret arealtilgang for eventuelle helikopterbaser.

Noen av de lokale lufthavnene er av flyoperative årsaker lite egnet for trafikk med helikopter. I tillegg er det meget begrensete arealreserver tilgjengelig på disse.

Lufthavnene dette gjelder er Svolvær, Honningsvåg og til en viss grad Mehamn lufthavn. Begrenset arealtilgang er det også på Sørkjosen og Hasvik lufthavner.

## Referanser

Avinor (2008): Avinors oppfølging av Regjeringens nordområdestrategi. Innspill til Nasjonal transportplan 2010-2019.

Avinor (2012a): Aeronautical Information Publication (AIP) – Norge.

Avinor (2012b): Nasjonal transportplan 2014-2023. Sektorplan for Avinor. Perspektiver mot 2040. (Tilgjengelig her: [http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2011\\_04\\_07\\_sektorplan\\_avinor.pdf](http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2011_04_07_sektorplan_avinor.pdf))

Avinor, Jernbaneverket, Kystverket, Statens vegvesen (2012): Forslag til nasjonal transportplan 2014-2023. (Tilgjengelig her: <http://www.ntp.dep.no/>)

Luftfartsverket (2003): Retningslinjer for lufttrafikkjenesten

Luftfartsverket, Møreforskning og Transportøkonomisk Institutt (2001): Regionale lufthavner – Analyse av utvikling og struktur. Rapport nr. 0104 A

## Vedlegg

Oversikt over lengste kunngjorte rullebanelengde (TORA) på Avinors lufthavner og muligheter for å utvide rullebanene på disse:

Lufthavn	Lengste kunngjorte banelengde (TORA)	Mulig rullebane-forlengelse	Kommentar
Alta	2127	*2227	* baneforlengelse vurdert (+ 200 m på 29)
Andøya*	2468		* rullebanen eies av Forsvaret
Bardufoss*	2443		* rullebanen eies av Forsvaret
Bergen	2820	*	* baneforlengelse ikke vurdert / utredet
Berlevåg	888	1199 / 2000*	* 2000 m forutsetter ny rullebane
Bodø*	2794		* rullebanen eies av Forsvaret
Brønnøysund	1199	*	* forutsetter ny rullebane / ikke utredet
Båtsfjord	810	1199*	* ikke utredet operativt
Fagernes	1989	Ingen*	* ikke oppgradert sikkerhetsomr.
Florø	1199	*	* forutsetter ny rullebane / ikke utredet
Førde	979	1199*	* teknisk mulig / operativt begrenset
Hammerfest	890	Ingen*	* teknisk mulig / operativt uegnet
Harstad-Narvik	2808	*	* baneforlengelse ikke vurdert / utredet
Hasvik	909	Ingen	
Haugesund	2060	*	* baneforlengelse ikke vurdert / utredet
Honningsvåg	860	Ingen	
Kirkenes	2055	2300	
Kristiansand	1970	Ingen*	* teknisk mulig / operativt begrenset
Kristiansund	1840	2060*	* forlengelse under arbeid
Lakselv	2788	*	* baneforlengelse ikke vurdert / utredet
Leknes	799	1199	
Mehamn	800	Ingen	
Mo i Rana	799	Ingen	
Molde	2120	Ingen	
Mosjøen	889	Ingen*	* teknisk mulig / operativt uegnet
Namsos	831	1199*	* teknisk mulig / operativt begrenset
Narvik	799	Ingen	
OSL/Gardermoen	3600	*	* baneforlengelse ikke vurdert / utredet
Røros	1720	1800*	* teknisk mulig / operativt begrenset
Rørvik	800	1199*	* teknisk mulig / operativt begrenset
Røst	800	1199	
Sandane	820	Ingen	
Sandnessjøen	936	1199 / 2000*	* 2000 m forutsetter ny rullebane
Sogndal	1000	1199*	* ikke utredet operativt
Stavanger	2556	*	* baneforlengelse ikke vurdert / utredet
Stokmarknes	889	1199	
Svalbard	2260	*	* baneforlengelse ikke vurdert / utredet
Svolvær	876	Ingen	
Sørkjosen	859	Ingen	
Tromsø	2447	*	* baneforlengelse ikke vurdert / utredet
Trondheim	2699	*	* baneforlengelse ikke vurdert / utredet
Vadsø	870	1199 / 2000*	* 2000 m forutsetter ny rullebane
Vardø	965	Ingen	
Ørsta-Volda	950	Ingen*	* teknisk mulig / operativt uegnet
Ålesund	2209	*	* baneforlengelse ikke vurdert / utredet

