



DET KONGELIGE  
FORSVARSDEPARTEMENT

Olje- og energidepartementet

Tidl. ref.  
OED 15. okt. 2012 10/1989

Vår ref.  
2012/02309-5/FD III 5/JOS

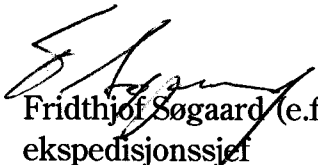
Dato  
20 JAN 2013

**KONSEKVENsutREDNING I ÅPNINGSPROSESSEN FOR  
PETROLEUMSVIRKSOMHET I HAVOMRÅDENE VED JAN MAYEN**

Forsvarsdepartementet (FD) viser til brev fra Olje- og energidepartementet datert 15. oktober 2012 om ovennevnte.

FD viser til tidligere kontakt i denne saken per telefon og e-post, og oversender vedlagt merknader relatert til punkt 3.3 i konsekvensutredningen om logistikk og infrastruktur mht. transport, lufthavner og infrastruktur for helikopter.

Med hilsen

  
Fridthjof Sjøgaard (e.f.)  
ekspedisjonssjef

  
Odd-Harald Hagen  
oberst

**Vedlegg: 1**

## KU pkt.3.3.2 Lufthavner og infrastruktur for helikopter

Kommentarer:

**Jan Mayen flyplass** ble opprinnelig bygget for Forsvarets bruk, men Forsvaret har i dag ingen selvstendig aktivitet på Jan Mayen. Forsvarssektorens nærvær på øya skjer etter oppdrag fra, og iht. avtale med, Fiskeri- og kystdepartementet (FKD).

Rullebanen består av fast lavagrus og er 1645 m lang, inkludert "overrun". Den er 44 m bred mellom kantlysene. Det er ikke foretatt målinger av bæreevne på banen, og denne kan være bløt ved snøsmeltingen om våren. Det er kantlys på hver side av rullebanen, innflygingslys og "crossbar" i hver ende. Innflygingslysene er planlagt forbedret til også å inkludere "running rabbit" lys.

Det er en oppstillingsplass for fly ved siden av banen, men denne ligger innenfor sikkerhetsområdet.

Rullebanen kan forlenges til 2000+ m mot nordøst. Dersom rullebanen skal asfalteres, bør skikkelige grunnarbeider først utføres. Det må sannsynligvis tilføres steinmasser fra fastlandet for å få til dette.

Av navigasjonshjelpemidler er det montert et radiofyrt (NDB) og avstandsmålerutstyr (DME).

Fordi terrenget stiger bratt opp på flere sider, har det ikke vært hensiktsmessig å utarbeide normale instrumentinnflygingsprosedyrer basert på foreliggende navigasjonshjelpemidler, da værminima ville bli svært høye. I overskyet vær baserer C-130 Hercules-mannskapene seg på nedstigning på egen radar og radarhøydemåler over sjø for så å fly inn til landingsbanen visuelt under skydekket.

Det vil bli en stor utfordring å utarbeide instrumentinnflygingsprosedyrer for sivile fly, men dette vil kanskje kunne gjøres basert på GPS-systemer og gode innflygingslys.

**Risikoanalyse** er foretatt av Det Norske Veritas angående flyoperative forhold på Jan Mayen flyplass. Rapporten ble avlevert 15. januar 2010. Rapporten lister opp en rekke tiltak av risikoreduserende art, hovedsakelig hinderfjerning langs rullebanen, oppgradering av lys og utvidelse av sikkerhetsområder. En del av dette er utført, og arbeidet med å fjerne hindre (steinblokker) og oppgradering av innflygingslysene er planlagt sommeren 2013.

**Driftsavtale** for samfunnet Jan Mayen ble inngått mellom FKD og FD den 5.2.2007.

Relevante punkter i avtalen:

- Forsvaret forestår flyplassdriften ved Jan Mayen etter oppdrag og finansiering fra FKD, og i henhold til etablerte retningslinjer.
- Arealplanlegging og eiendomsutvikling/-fornyelse tilligger FKD.
- Forsvaret er ansvarlig for at stasjonsjefens ansvar mht. flysikkerhet ved landinger av sivile og militære fly er klargjort og beskrevet i arbeids-/stillingsinstruks. Forsvaret er ansvarlig for Forsvarets flyginger.
- FKD er ansvarlig for at inngåtte tredjepartsavtaler og oppdatering av disse koordineres nøye med Forsvaret.