



**UTREDNING AV KONSEKVENSER AV HELÅRIG
PETROLEUMSVIRKSOMHET I OMRÅDET BARENTSHAVET -
LOFOTEN**

TEMA: KONSEKVENSER FOR LUFTFART

Forord

Olje og energidepartementet har utarbeidet et forslag til utredningsprogram som har vært ute på høring. Dette beskriver en rekke temaer som skal utredes som en del av det totale utredningsarbeidet. I sin høringsuttalelse påpekte det tidligere Luftfartsverket en del forhold som ville være naturlig å innlemme i det totale utredningsarbeidet.

Etter oppdrag fra Olje og energidepartementet, har Avinor utarbeidet en vurdering av mulighetene av å etablere helikopterbasert på kystnære lufthavner i området Barentshavet – Lofoten. Vurderingene er gjort med basis i plassenes bruksområde, kapasitet og andre relevante forhold i flysikring, miljø og infrastruktur for øvrig.

Foreliggende rapport er utarbeidet gjennom et samarbeid mellom avdeling for lufttrafikkledelse og miljøavdelingen i Avinor, hovedkontoret. Avinor Nord og Avinor Nordland har også deltatt som faglige bidragsyttere.

Avinor Hovedkontoret april 2003

INNHOLD

1. Generell del

1.1. Flyplasser og flyplasstruktur

1.2. Flysikringstjenesten på kontinentalsokkelen

1.3. Flystøy

2. Avinors lufthavner

2.1. Stamruteflyplasser

2.2. Regionale lufthavner

3. Oppsummering

Del. 1. Generell del

1.1. Flyplasser og flyplasstruktur

1.1.1. Stamruteflyplasser

Stamruteplasser er flyplasser som er anlagt og bygget ut med minimum 1600 m lange rullebaner. Flyplassene betjener det såkalte stamrutenettet i Norge og der hovedtyngden av den rutegående flytrafikken foregår med mellomstore jettfly av typen Boeing 737 og MD80. I tillegg har stamruteplassene en funksjon som innmatingsflyplasser for flytrafikk innenfor det regionale rutenettet. Alle stamruteplassene i Norge, med unntak av Sandefjord lufthavn, eies av Avinor eller av 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. 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.

1.1.2. Regionale lufthavner

De regionale lufthavnene utgjør 27 flyplasser 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 flyplass nedlagt (Værøy), men denne ble erstattet i 1997 av en permanent, statlig drevet helikopterlandingsplass. I tillegg ble det åpnet en ny flyplass i Båtsfjord i 1999 som erstatning for den gamle kommunale plassen.

Rullebanene er i de fleste tilfeller 880 m lange og ble opprinnelig betjent av flytypen "Twin-Otter". I dag betjenes det regionale rutenettet i all hovedsak av flytypen DHC-8-100 med 37 seter. Rutenettet er gjennomgående subsidiert, gjennom såkalte FOT-ruter (FOT = forpliktelser til offentlig tjenesteyting), med innmating til stamrutenettet. Alle de regionale lufthavnene med FOT-ruter, inkludert helikopterlandingsplassen på Værøy, er eiet av Avinor. De fleste flyplassseieendommene omfatter et areal på ca. 150 –200 daa. Det er utarbeidet lufthavnplaner for flere av flyplassene.

I løpet av de siste årene har alle flyplassene vært gjenstand for en teknisk-operativ vurdering av utvidelsesmulighetene, bla. med sikte på å kunne betjene større flytyper enn DHC-8-100. Resultatene fra disse vurderingene viser at kun et begrenset utvalg av de regionale flyplassene har muligheter for å kunne betjene større flytyper forutsatt at rullebaner og øvrig banesystem blir betydelig utvidet. Større flytyper i denne sammenheng omfatter primært 50-60 seters

turbopropmaskiner. I de fleste tilfellene er det terrengforholdene som begrenser utvidelses- og utviklingsmulighetene. Selv om rullebanene gjennomgående har relativt begrensede muligheter for forlengelse, er dette oftest ikke til hinder for andre typer utvidelser, for eksempel utvidelser med sikte på offshorerelaterte helikoptervirksomheter. Banesystemene er ikke tilrettelagt for å kunne separere helikoptertrafikk fra andre luftfartøy.

Behov for investeringer på de plassene som eventuelt er aktuelle som base for helikopter i fm. offshorerelatert virksomhet er vanskelig å anslå. Gjennomgående er det slik at de fleste plassene bare har tilgjengelig infrastruktur som dekker dagens behov knyttet til rutetrafikken. Derfor er oppstillingskapasiteten begrenset til ett eller to fly av typen DHC-8-100. 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, vei m.v.

Ekspedisjonsbygningene er forholdsvis enkle, med 1-2 innsjekkingsskranker, og kapasitet til å betjene 1 eller 2 fulle flylaster for DHC-8-100. De minste plassene har i praksis bare kapasitet til å betjene mindre fly (ca. 20 seters fly). Som følge av nye EU-forordninger, vil det i løpet av 2003 bli etablert utstyr til å kunne gjennomføre 100 % sikkerhetskontroll av passasjerer på samtlige av de regionale lufthavnene.

Etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet gjennomførte det tidligere Luftfartsverket i 2001, i samarbeid med Møreforsk og TØI, en vurdering av det regionale lufthavnettet i Norge ("Regionale lufthavner. Analyse av utvikling og struktur"). 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.

1.2. Flysikringstjenesten på kontinentalsokkelen

Avinors kontrollsentral i Bodø er ansvarlig for utøvelse av flygeinformasjonstjeneste og alarmtjeneste til helikopterflyginger innen petroleumsvirksomheten i havområdene utenfor Nord-Norge. Tjenesten er basert på overvåking av trafikken ved hjelp av ADS (Automatic Dependant Surveillance) der informasjon fra helikopterets navigasjonsutstyr overføres til kontrollentralen via satellitt og et posisjonsplot med høyde, hastighet og kallesignal presenteres på fremviser for flygeleder. Systemet er for det meste finansiert av oljeindustrien og alle helikoptre som opererer i relasjon til dette, er av Luftfartstilsynet påbudt å installere og benytte ADS utstyret.

Det etableres ruter mellom landbase og områder med faste installasjoner for produksjon av olje eller gass. Rutene omslutes av ADS-områder som publiseres for informasjon til all flyging i området. Andre flyginger enn offshore helikopterflyginger anmodes om å etablere radiokontakt med lufttrafikk-tjenesten før gjennomflyging av ADS område.

Det vil normalt ikke etableres rutestruktur fra landbaser til områder med leteboring. Det eksisterer imidlertid en rutestruktur fra Hammerfest til havområdene nord for Troms og Finnmark.

1.3. Flystøy

Gjennom retningslinje T-1277 ("Arealbruk i flystøysoner") 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 flyplasser, mens Forsvarsbygg har tilsvarende ansvar for militære flyplasser.

T-1277 beskriver hvordan et flystøysonekart settes sammen av den verste støybelastning for dagens situasjon og en prognose 10-20 år frem i tiden. En flystøysone bestemmes både av gjennomsnittsnivå for totaltrafikken og maksimalnivå på dag og natt for den regelmessig forekommende og mest støyende flyging. Støybelastet område deles inn i 4 støysoner, med sone IV som det mest utsatte område nærmest rullebanen. Retningslinjene gir anbefalinger til kommunene om akseptabelt arealbruk innenfor hver støysone, og Fylkesmannens miljøvern avdeling 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 gjennomsnittlig flystøynivå - EFN, maksimum flystøynivå MFNdag eller MFNnatt, samt gjennomsnittsnivå over døgnet $L_{A,ekv,24t}$.

Som anleggseier er også Avinor ansvarlig for støykartlegging etter grenseverdiforskriften, hjemlet i forurensningsloven. Denne gir pålegg om lydisolasjonstiltak dersom innendørs gjennomsnittsnivå over døgnet overskrider 42 dBA.

Figur 1. Oversikt over Avinors lufthavner

Del 2. Avinors lufthavner

2.1. Stamruteflyplasser

Følgende stamruteplasser er tatt med i vurderingene:

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

Andøya flyplass 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. Innenfor dette området har et mindre areal vært festet bort til et offshore-relatert helikopterselskap som for tiden er under avvikling.

2.1.1. Bodø lufthavn

1. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Militær stamruteplass 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.

Det er mulig å operere direkte flyruter til bla. Nord-Amerika og Øst-Asia. Det er ingen flyoperative begrensninger av betydning. Største flytype som kan operere på plassen er wide-body, f.eks. Boeing 747 eller MD11. Den eksisterende infrastrukturen dekker rutetraffikkens behov. Flyplassen har en viktig hovedfunksjon som innmatingsplass for den regionale flytrafikken til Lofoten, Vesterålen og Helgeland.

2. Bygninger og ekspedisjonsområdet

Ekspedisjonsbygget er fra 1990 og basert på en sentraldel for betjening av mellomstore jetfly 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.

Flyoppstillingsområdet har totalt 11 plasser for oppstilling av mellomstore jetfly 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.

3. Flyoperative forhold / flysikring

Flyplassen 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.

4. Støy og bosetting

I forhold til nærliggende bosetting er Bodø lufthavn den mest støyutsatte flyplass i landet. Militær jagertrafikk dominerer støybildet. Forsvarsbygg er for tiden i gang med detaljert kartlegging av forholdene, med påfølgende utredning av tiltak etter grenseverdiforskriften.

På grunn av den store militære aktiviteten er det rimelig å anta at ytterligere offshore-relaterte flyginger ikke vil påvirke dagens situasjon i særlig grad.

5. Arealplaner

Siste godkjente lufthavnplan er fra 2001 og synliggjør muligheter for å etablere offshore-relaterte 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 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.

6. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

På den sivile siden er det gjennomgående ingen større planlagte tiltak innenfor de neste 5 årene. Det pågår for tiden en vurdering av å trekke rullebanen lenger vestover i regi av Forsvaret.

7. Totalvurdering

Ut i fra en totalvurdering vil Bodø lufthavn ha en nøkkelrolle for inn og utmating av trafikk til / fra de regionale lufthavnene i Lofoten og på Helgeland i fm. evt. offshorerelatert virksomhet. Også i beredskapsmessig sammenheng vil lufthavna ha en viktig funksjon. Det er noe arealknapphet knyttet til det sivile området på lufthavna, og det vil trolig være begrensede muligheter til å integrere en omfattende helikopteraktivitet/base med øvrig flyaktivitet på plassen.

2.1.2. Harstad/Narvik lufthavn, Evenes

1. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Militær stamruteplass med 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 har nå opphørt. 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 fjernterreng. Den eksisterende infrastrukturen dekker rutetrafikkens behov. Største flytype som kan operere på plassen er MD11. Plassen har hatt funksjon som fraktflyplass for operasjoner med større russiske transportfly i fm. Fiskeeksport.

2. 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. 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.lign). Det er tilgjengelige arealer for oppstilling av helikopter og småfly innenfor dagens flyside. På landsiden finnes opparbeidet større arealer for parkering av kjøretøy.

3. Flyoperative forhold / flysikring

Flyplassen 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 ma-fre 0445 – 2245, lør 0445 – 1615, søn 0545 – 2245. Hovedhjelpemiddel er radar for den lokale trafikkregulering. Inn- og utflyging må følge standard prosedyrer som sikrer terrengklarering og bidrar til regulering av trafikken.

4. Støy og bosetting

Flyplassen har nylig oppdatert flystøysonekart. Det er konstatert at det ikke finnes bygninger i nærområdet av flyplassen som krever lydisolasjonstiltak etter grenseverdiforskriften.

På grunn av den noe begrensede aktiviteten på plassen, er det rimelig å anta at ytterligere offshorerelaterte flyginger kan påvirke dagens situasjon noe, og dermed utløse behov for fasadeisolasjonstiltak. Dette kan først avklares når det foreligger mer konkrete informasjoner om aktivitetstyper og omfang.

5. Arealplaner / verneverdier

Siste godkjente lufthavnplan er fra 2002 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.

6. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Det vil i løpet av det nærmeste bli etablert nytt kontrolltårn på plassen. Det foreligger også planer for å oppgradere innflygingslysene på plassen. Utover dette, er det ingen andre større, planlagte infrastrukturtiltak innenfor de nærmeste 5 årene på det sivile området.

7. Totalvurdering

Som følge av at Forsvaret i stor grad har trukket seg ut, og delvis nedlagt sine aktiviteter, er det trolig gode muligheter for å kunne etablere ulike typer offshorerelaterte virksomheter på plassen. Innenfor de sivile områdene er det likevel en viss arealknapphet, uten at dette kan sies å være spesielt begrensende dersom det blir aktuelt å benytte plassen som helikopterbase i sammenheng med eventuell offshorerelatert virksomhet.

2.1.3. Tromsø lufthavn

1. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Stamruteplass med 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 fjernterreng. Den eksisterende infrastrukturen dekker rutetrafikkens behov. Største flytype som kan operere på plassen er MD11, men operasjoner med slike flytyper krever særskilt tillatelse fra Luftfartstilsynet.

2. 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 (737 o.lign). 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.

3. Flyoperative forhold / flysikring

Flyplassen 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 flyplassen.

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.

4. Støy og bosetting

Flyplassen har oppdatert flystøysonekart fra 2001. 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.

5. Arealplaner

Siste godkjente lufthavnplan er fra 2000 og synliggjør muligheter for å etablere offshorerelaterte virksomheter på 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 helikoptre.

6. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Av større planlagte investeringer de nærmeste årene kan nevnes ny parallell taksebane i nordlig retning. Dette vil bidra til å heve banekapasiteten. Langsiktig foreligger det også planer for å utvide flyoppstillingsområdet.

7. Totalvurdering

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

2.1.4. Alta lufthavn

1. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Stamruteplass med rullebanelengde på 2050 m. Banen ble forlenget siste gang i 1988 og er i praksis bygget ut til maksimal lengde i forhold til hva som er fysisk mulig. Det er mulig å operere direkte helårsruter med mellomstore fly (B737), Oslo-Alta. Det er visse flyoperative begrensninger som følge av høyt terreng rundt flyplassen, spesielt i sørøst. Den eksisterende infrastrukturen dekker rutetrafikkens behov. Største flytype som kan betjenes er Boeing 757. Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelse til Oslo og Tromsø lufthavner samt andre regionale flyplasser i Finnmark.

2. Bygninger og ekspedisjonsområdet

Det eksisterende terminalbygget er fra 1964 og bærer preg av mange, mindre utvidelser og påbygg. Det er bla. svært begrensede fasiliteter for utenlandstrafikk, samt gjennomgående dårlig logistikk. Kapasiteten i bygget ligger på totalt ca. 300 passasjerer pr. time, dvs. en kapasitet til å betjene en full flylast på et mellomstort jetfly av f.eks. typen B737 samt 2 mindre maskiner av typen DHC-8-103.

Kontrolltårnet utgjør et påbygg på ekspedisjonsbygget. Avinor har et separat driftsbygg. I tillegg er det flere andre drifts- og hangarbygg for flyselskapene.

Flyoppstillingsområdet har kapasitet til å betjene 3 mellomstore jettfly samtidig. I tillegg er det et mindre område for småfly og helikopter. På landsiden finnes gode parkeringsarealer for kjøretøy.

3. Flyoperative forhold / flysikring

Flyplassen 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.

Tårn- og innflygingskontrollen er bemannet man – tor 0540 – 2220, fre 0540 - 2400H, lør 0000 – 1500, søn 1150 - 2220. Inn- og utflyging må følge standard prosedyrer. Trafikkavvikling er basert på prosedyrer som sikrer atskillelse og terrengklarering.

4. Støy og bosetting

Flyplassen har oppdatert flystøysonekart fra 2001. 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.

5. Arealplaner / verneverdier

Siste godkjente lufthavnplan er fra 1999 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. Reguleringsplan for flyplassområdet, som er under sluttbehandling i kommunen, er i all hovedsak basert på lufthavnplanen.

Det ligger et større våtmarksområde, som er foreslått vernet som fuglereservat, langs sørøstsiden av flyplassområdet. Arbeidet med å avklare et mulig vern av området pågår fortsatt i regi av Fylkesmannen i Finnmark.

6. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Etter planene skal det i løpet av de nærmeste årene igangsettes arbeider med å etablere et nytt ekspedisjonsområde med ny terminal (nord for det eksisterende). Når dette prosjektet er ferdigstilt vil plassen få gode ekspedisjonsfasiliteter til å kunne betjene flere samtidige mellomstore jettfly. I tillegg er det planlagt et nytt kontrolltårn

innenfor et 5-10 års tidsperspektiv. Det er relativt god tilgjengelighet til havneområdet, bla. kort kjøreavstand til det såkalte Buktaområdet.

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.

7. Totalvurdering

Dagens flyplassområde bærer preg av noe arealknapphet. Når utbyggingen av nytt ekspedisjonsområde er fullført, vil større deler av dagens ekspedisjonsområde kunne omdisponeres, i tråd med lufthavnplanen, til andre formål, bla. for helikopterbase, i fm. offshorerelatert petroleumsaktivitet.

2.1.5. Banak flyplass

1. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Stamruteplass 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 Banak flyplass base for helikopter tilknyttet 332-redningsskavdron.

2. 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.

3. Flyoperative forhold

Flyplassen er utstyrt med presisjonsinnflygingsutstyr (ILS) til bane 35 og LLZ/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 man – fre 0530 – 2130, lør 0530 – 1540, søn 1300 - 2130. Inn- og utflyging må følge standard prosedyrer. Trafikkavvikling er basert på prosedyrer som sikrer atskillelse og terrengklarering.

4. Støy og bosetting

Flyplassen har oppdatert flystøysonekart fra 2002. Forsvarsbygg har ansvar for videre kartlegging og detaljert utredning av bygninger som skal lydisoleres i henhold til grenseverdiforskriften.

På grunn av 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.

5. Arealplaner

Siste godkjente lufthavnplan (for det sivile området) er fra 2001 og 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.

6. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Av større, planlagte investeringstiltak kan nevnes nytt driftsbygg innenfor et 5-års perspektiv. 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.

7. Totalvurdering

Av flyplassene i Finnmark, må Banak flyplass ansees som den best egnete mht ledige arealer og muligheter for å etablere en større helikopterbase tilknyttet offshore-relatert virksomhet.

2.1.6. Kirkenes lufthavn, Høybuktmoen

1. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Stamruteplass med en rullebanelengde på ca. 1800 m. Banen ble forlenget til 2000 m i 1999, primært med sikte på å redusere vektrestriksjonene for flyoperasjoner med

mellomstore fly (B737, MD80) direkte Oslo – Kirkenes. Forlengelsen er imidlertid ennå ikke formelt godkjent av Luftfartstilsynet.

Forsvaret disponerer deler av flyplassarealene for Garnisonen i Sør-Varanger. Det er noen flyoperative begrensninger som følge av terrengforholdene rundt flyplassene. Dagens infrastruktur dekker rutetraffikkens behov. Det finnes også en kryssende rullebane, med grusdekke, som ikke lenger er i bruk.

2. Bygninger og ekspedisjonsområdet

Det eksisterende terminalbygget er fra 1963 og er svært nedslitt. Bygget har en rekke mangler, - bl.a. svært begrensede fasiliteter for utenlandstrafikk. Kapasiteten i bygget ligger på ca. 240 passasjerer pr. time, dvs. en kapasitet til å betjene en full flylast på et mellomstort jetfly av f.eks. typen B737. Kapasiteten på flyoppstillingsområdet er begrenset. Det kan betjenes 2 større fly (737 el. lign.) samtidig. Det er ikke avsatt egne arealer for oppstilling av helikopter innenfor de sivile områdene.

3. Flyoperative forhold / flysikring

Flyplassen 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.

Tårn- og innflygingskontrollen er bemannet man – fre 0520 – 2200, lør 0520 – 1900, søn 0720 - 2200. Inn- og utflyging må følge standard prosedyrer. Trafikkavvikling er basert på prosedyrer som sikrer atskillelse og terrengklarering.

4. Støy og bosetting

Flyplassen har ikke oppdatert flystøysonekart. I samråd med kommunen og Fylkesmannens miljøvernnavdeling har Avinor fått aksept for å beholde eksisterende flystøysonekart inntil videre, da dette ikke skaper konflikt, verken med eksisterende eller planlagt støymfintlig bebyggelse.

Det er rimelig å anta at ytterligere offshorerelaterte flyginger ikke påvirker denne situasjon i særlig grad. Dette kan først avklares når det foreligger mer konkrete informasjon om hvilke offshorerelaterte aktivitetstyper som planlegges, og hvilket omfang dette kan få.

5. Arealplaner

Siste godkjente lufthavnplan er fra 1999 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.

6. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Etter planene skal det i 2003 igangsettes arbeider, som en første fase, i å etablere et nytt ekspedisjonsområde med ny passasjerterminal. Når dette prosjektet er ferdigstilt, - etter planene omkring 2006/2007, vil plassen få meget gode ekspedisjonsfasiliteter til å betjene flere samtidige mellomstore jettfly.

Det er 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 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.

7. Totalvurdering

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

2.1.7. Svalbard lufthavn, Longyear

1. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Stamruteplass med en rullebanelengde på 2200 m. Det er visse flyoperative begrensninger som følge av høyt terreng øst for flyplassen. Turbulens og vindskjær inntreffer periodevis. Den eksisterende infrastrukturen dekker rutetraffikkens behov. Største flytype som kan betjenes er MD 11 eller tilsvarende. Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelse til Oslo og Tromsø lufthavner.

2. Bygninger og ekspedisjonsområdet

Det eksisterende terminalbygget er fra 1974 og er svært nedslitt og lite funksjonelt. Bygget har en rekke mangler, - bl.a. svært begrensede fasiliteter for bagasjehåndtering. Kapasiteten i bygget ligger på ca. 120 passasjerer pr. time, dvs. en kapasitet til å betjene en full flylast på et mellomstort jettfly av f.eks. typen B737. Kapasiteten på flyoppstillingsområdet utgjøres av er begrenset. Det kan betjenes 2 større fly (737 el. lign.) samtidig. Det er avsatt egne arealer for oppstilling av helikopter.

3. Flyoperative forhold / flysikring

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

Tårn- og innflygingskontrollen er bemannet H24.

4. Støy og bosetting

Det er ikke utarbeidet flystøysonekart eller utført andre støykartlegging for Svalbard lufthavn Longyear.

Dersom denne lufthavnen skal inngå i en beredskapsplan for oljerelatert virksomhet, vil vi forutsette at dette, ut over etablering, ikke vil medføre særlige aktiviteter utenom spesielle hendelser. Slike hendelser ventes å forekomme så s poradiskat disse ikke påvirker flystøysonene i merkbar grad.

5. Arealplaner

Siste godkjente lufthavnplan er fra 1998 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 lufthavnplanen. Planen ble godkjent av Sysselemanden i 1999.

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.

6. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Etter planene skal det i løpet av få år igangsettes arbeider med å etablere et nytt ekspedisjonsområde med ny passasjerterminal. Når dette prosjektet er ferdigstilt vil plassen få forbedrete ekspedisjonsfasiliteter.

7. Totalvurdering

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

2.2. Regionale lufthavner

Følgende regionale lufthavner er tatt med i vurderingene:

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

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

Normalt vil regionale flyplasser ha nattestengt, samt stengt deler av helgeperioden.

2.2.1. Brønnøysund lufthavn

1. 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 fjernterreng i nordlig retning. Den eksisterende infrastrukturen dekker rutetraffikkens behov. Største flytyper som kan opereres, uten dispensasjon, er DHC-8-300, ATR 72 og Fokker 50. Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelser til Bodø og Trondheim lufthavner, samt andre regionale flyplasser på Helgeland. Brønnøysund lufthavn har allerede base for helikopter i fm. offshore petroleumsaktivitet.

2. Bygninger og ekspedisjonsområdet

Passasjerterminalen er basert på flere påbygg og kan betjene totalt ca. 90 passasjerer i timen. Bygget utnyttes langt utover den tilgjengelige timekapasiteten. Driftsbygg utgjør et separat bygg. Kontrolltårnet er nyåpnet i 2000.

Flyoppstillingsområdet har kapasitet til å betjene tre fly av typen DHC-8. I tillegg er det egne arealer for oppstilling av helikopter. På landsiden finnes opparbeidet parkeringsareal for kjøretøy.

3. Flyoperative forhold / flysikring

Flyplassen er utstyrt med ikke-presisjonsinnflygingsutstyr. 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.

4. Støy og bosetting

Avinor er i ferd med å oppdatere flystøysonekartet for lufthavna. I dette inngår også undersøkelser for å avdekke behov for eventuelle lydisolasjonstiltak.

Lufthavna har relativt stor trafikk og variert trafikkmønster. Det finnes bla. helikopterbase og stasjonert ambulansesirkulering. Før oppdaterte flystøyberegninger foreligger, er det vanskelig å si noe om eventuelle konsekvenser av ytterligere trafikk. Det kan forventes at trafikkøkningen vil øke det støybelastede området og utløse behov for fasadeisolasjonstiltak på noen bygninger dersom ytterligere offshore-relaterte flyginger finner sted. Bl.a. vil inn- og utflygingsmønster få stor betydning for støyutbredelsen. Dette kan først avklares når det foreligger mer konkrete informasjoner om aktivitetstyper og omfang av disse.

5. Arealplaner

Det foreligger et utkast til en lufthavnplan fra 2000 som viser alternative utvidelsesmuligheter. Utbyggingsmulighetene er gode, og det er gode arealreserver tilgjengelig for eventuell offshore-relatert luftfartsvirksomhet, spesielt langs vestsiden av rullebanen. Flyplassens reguleringsplan innbefatter utvidelse av rullebanen til 2000 m. Reguleringsplanen ble stadfestet av Brønnøy kommune i 1992.

Det finnes noen verneverdige naturforekomster (vegetasjon) like utenfor nordenden av rullebanen.

6. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Det foreligger planer for et utvidet driftsbygg, - trolig innenfor en 5 års tidshorisont. Det er gode utvidelsesmuligheter for den eksisterende offshorerelaterte virksomheten på plassen. Utover ovenstående er det også planlagt nytt ekspedisjonsbygg innenfor en 5-10 års tidshorisont.

7. 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. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Regional lufthavn på Helgeland i Alstahaug kommune, etablert i 1968. Rullebanen har en total lengde på 1050 m inkludert endefelt. Utvidelsesmulighetene til 1200 m banelengde er gode. Det tidligere Luftfartsverket utarbeidet i 1998 et forprosjekt for baneforlengelse til 1200 m, men disse planene er foreløpig stilt i bero.

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 rutetraffikkens behov. Største flytype som kan opereres på plassen er DHC-8-100. Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelse til Bodø lufthavn og til andre regionale flyplasser på Helgland.

2. Bygninger og ekspedisjonsområdet

Passasjerterminalen ble åpnet i 1992 utgjør en del av et kombinert bygg med driftsbygget. I tillegg er det et relativt nytt (fra 1997) kontrolltårn på plassen. Terminalen kan betjene totalt ca. 160 passasjerer i timen. Flyoppstillingsområdet har kapasitet til å betjene tre fly av typen DHC-8-100, men har ikke egne oppstillingsarealer for helikopter. På landsiden finnes opparbeidet parkeringsareal for kjøretøy.

3. Flyoperative forhold / flysikring

Flyplassen er utstyrt med ikke-presisjonsinnflygingsutstyr. 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.

4. Støy og bosetting

Flyplassen har oppdatert flystøysonekart fra 2001. Beregningene ble igangsatt på grunn av klage fra nær nabo på støy fra nattflyginger. Det er ikke funnet behov for videre kartlegging og detaljert utredning av bygninger som skal lydisoleres i henhold til grenseverdiforskriften.

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 informasjoner om aktivitetstyper og omfang av disse. Bl.a. vil inn- og utflygingsmønster kunne få stor betydning for støyutbredelsen.

5. 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 ble stadfestet av Alstahaug kommune i 1968.

6. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Det foreligger planer for et utvidet driftsbygg, - trolig innenfor en 5 års tidshorisont. Dersom det skal etableres særskilte bygg og anlegg i fm. offshore petroleumsaktivitet, må det påregnes en del ekstra investeringskostnader i nødvendig infrastruktur.

7. 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. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Regional 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 DHC-8-100. Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelse til Bodø lufthavn.

2. 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 DHC-8-100, men har ikke egne oppstillingsarealer for helikopter. På landsiden finnes opparbeidet parkeringsareal for kjøretøy.

3. Flyoperative forhold / flysikring

Flyplassen er utstyrt med ikke-presisjonsinnflygingsutstyr. 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.

4. Støy og bosetting

Flyplassen har ikke oppdatert flystøysonekart.

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.

5. Arealplaner

Det foreligger ingen langsiktig arealdisponeringsplan for lufthavnen. Utbyggingsmulighetene er gode, og det er 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 ble stadfestet av Røst kommune i 1986.

6. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Det foreligger planer for et utvidet driftsbygg, - trolig innenfor en 5 års tidshorisont. Dersom det skal etableres særskilte bygg og anlegg i fm. offshore petroleumsaktivitet, må det påregnes en del ekstra investeringskostnader i nødvendig infrastruktur.

7. 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 lufthavn

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

2.2.5. Leknes lufthavn

1. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Regional lufthavn i Vestvågøy kommune i Lofoten, anlagt i 1972. Rullebanen har en total lengde på 880 m inkludert endefelt. Det tidligere Luftfartsverket utarbeidet i 1998 et forprosjekt for baneforlengelse til 1200 m, men disse planene er foreløpig stilt i bero.

Det er noen mindre flyoperative begrensninger som følge av høyt fjernterrenget i nord og nordvest. Den eksisterende infrastrukturen dekker rutetraffikkens behov. Største flytype som kan opereres på plassen er DHC-8-100. Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelse til Bodø lufthavn og til andre regionale flyplasser i Lofoten.

2. 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. I tillegg til Avinors virksomhet, disponeres driftsbygget også av deler av kommunens tekniske etat.

Flyoppstillingsområdet har kapasitet til å betjene to fly av typen DHC-8-100, 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.

3. Flyoperative forhold / flysikring

Flyplassen er utstyrt med ikke-presisjonsinnflygingsutstyr. 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.

4. Støy og bosetting

Avinor er i ferd med å oppdatere flystøysonekartet, herunder gjennomføre de første undersøkelsene for å avdekke behov for eventuelle lydisolasjonstiltak.

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.

5. 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. Flyplassens reguleringsplan innbefatter utvidelse av rullebanen til 1200 m. Planen ble stadfestet av Vestvågøy kommune i 1972.

6. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Det foreligger planer for bygging av et utvidet driftsbygg samt nytt kontrolltårn, - trolig innenfor en 5-10 års tidshorisont. Dersom det skal etableres særskilte virksomheter i sammenheng med offshore petroleumsaktivitet, må det påregnes en del ekstra investeringskostnader i nødvendig infrastruktur.

7. 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. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Regional 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 fjernterrenget i vest, nord og nordøst for flyplassen, og det er uaktuelt med baneforlengelse. Den eksisterende infrastrukturen dekker rutetrafikkens behov. Største flytype som kan opereres på plassen er DHC-8-100. Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelse til Bodø lufthavn og til andre regionale flyplasser i Lofoten.

2. 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 DHC-8-100, men har ikke egne oppstillingsarealer for helikopter. På landsiden finnes opparbeidet parkeringsareal for kjøretøy.

3. Flyoperative forhold / flysikring

Flyplassen er utstyrt med ikke-presisjonsinnflygingsutstyr. Regulariteten har de siste årene variert mellom 95% og 97% på årsbasis. Inn- og utflygingsforholdene anses som noe kompliserte, bla. 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 flyplassen.

4. Støy og bosetting

Flyplassen har ikke oppdatert flystøysonekart. Det er mulig at Avinor kan starte slik kartlegging inneværende år.

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.

5. 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.

6. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Det foreligger planer for bygging av utvidet driftsbygg samt nytt kontrolltårn, - trolig innenfor en 5-10 års tidshorison. 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.

7. 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 fm. offshorerelatert luftfartsvirksomhet. Avinor har også vurdert mulighetene for å etablere en ny felles flyplass i Lofoten. Konklusjonen fra disse vurderingene er at de alternative lokalitetene, etter en totalvurdering, ikke har gunstigere teknisk operative forhold og utbyggingsmuligheter enn den eksisterende flyplassen på Leknes.

2.2.7. Stokmarknes lufthavn, Skagen

1. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Regional lufthavn i Hadsel kommune i Vesterålen, anlagt i 1972. Rullebanen har en lengde på 870 m inkludert endefelt. Det tidligere Luftfartsverket utarbeidet i 1998 et forprosjekt for baneforlengelse østover til 1200 m, men disse planene er foreløpig stilt i bero. Det er ingen flyoperative begrensninger av betydning. Den eksisterende infrastrukturen dekker rutetraffikkens behov. Største flytype som kan opereres på plassen er DHC-8-100. Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelse til Bodø lufthavn og til andre regionale flyplasser i Lofoten.

2. Bygninger og ekspedisjonsområde

Den eksisterende terminalbygget har vært gjennom flere mindre ombygninger opp gjennom årene og har nå kapasitet til å betjene ca. 170 passasjerer i timen. Kontrolltårnet utgjør en separat fløy av ekspedisjonsbygget. Driftsbygget utgjør et separat bygg vest for terminalen.

Flyoppstillingsområdet har kapasitet til å betjene to fly av typen DHC-8-100, 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.

3. Flyoperative forhold / flysikring

Flyplassen er utstyrt med ikke-presisjonsinnflygingsutstyr. 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.

4. Støy og bosetting

Flyplassen har ikke oppdatert flystøysonekart. Det er mulig at Avinor kan starte slik kartlegging inneværende år.

Det er rimelig å anta at med mye offshorerelaterte flyginger, i tillegg til eksisterende trafikk, kan dette påvirke støysituasjon for noen 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.

5. Arealplaner

Det foreligger et utkast til lufthavnplan fra 2000 som viser alternativer til fremtidige arealdisponeringer. Hovedalternativet i planen legger opp til en flytting av hele ekspedisjonsområdet i østlig retning. En slik løsning vil forbedre etablerings- og utbyggingsmulighetene for andre virksomheter på plassen. Arbeidet med en ny reguleringsplan ble på det nærmeste fullført i 2000.

6. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Det foreligger planer for bygging av et utvidet driftsbygg samt nytt kontrolltårn, - trolig innenfor en 5-10 års tidshorison. Dagens infrastruktur i ekspedisjons- og driftsområdet bærer preg av arealknapphet. Dersom arealene øst for flyplassen frigis til flyplassutbygging, vil dette åpne for betydelige arealreserver og muligheter for omdisponeringer av de eksisterende arealene på lufthavna. En utbygging mot øst vil medføre behov for ekspropriasjon av minst to eiendommer samt flytting av instrumentering.

7. Totalvurdering

Den eksisterende infrastrukturen bærer preg av en viss arealknapphet og innebyggethet. Dersom det kan legges opp til en flytting av dagens ekspedisjonsområde mot øst, vil dette kunne frigi større arealer som i dag er båndlagt til andre formål. Utviklingspotensialet for etablering av helikopterbase for offshorerelatert luftfartsvirksomhet vil bli vesentlig forbedret dersom nevnte arealmessige omdisponeringer finner sted.

2.2.8. Sørkjosen lufthavn

1. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Regional 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 flyplassen. Den eksisterende

infrastrukturen dekker rutetrafikkens behov. Største flytype som kan opereres på plassen er DHC-8-100. Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelse til Tromsø og Hammerfest lufthavner.

2. Bygninger og ekspedisjonsområde

Ekspedisjons bygget 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 DHC-8-100. Det er også tilgjengelige arealer for oppstilling av mindre helikopter. På landsiden finnes opparbeidet parkeringsareal for kjøretøy.

3. Flyoperative forhold / flysikring

Flyplassen 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 retningsfyrtårn i forhold til rullebaneretningen, samt innflyging fra sør basert på sirkling.

4. Støy og bosetting

Flyplassen har ikke oppdatert flystøysonekart. Det er mulig at Avinor kan starte slik kartlegging inneværende år.

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 utflygingsmønstre få stor betydning for støyutbredelsen.

5. Arealplaner / verneverdier

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

Området sør for lufthava er regulert til friluftsmål.

6. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Det foreligger planer for bygging av et utvidet driftsbygg, - trolig innenfor en 5-10 års tidshorison. Dersom det skal etableres særskilte virksomheter i sammenheng med offshore petroleumsaktivitet, vil disse måtte begrenses til arealene nord for dagens ekspedisjonsområde.

7. Totalvurdering

Den eksisterende infrastrukturen har begrensede 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. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Regional lufthavn på Sørøya i Finnmark, anlagt i 1983, og opprinnelig bygget ut som en ambulansestripe på grus. Banen ble asfaltert i 1995. Nåværende rullebane er i 960 m lang. Det er mulig å forlenge banen til ca. 1100-1200 m, men det foreligger pr. d.d. ingen planer for en slik forlengelse. Et havneområde i sørøst setter visse operative begrensninger for flytrafikken pga mastehøydene til båtene. Største flytype som kan opereres på plassen er DHC-8-100. Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelser til Hammerfest og Tromsø.

2. 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.

3. Flyoperative forhold / flysikring

Flyplassen er utstyrt med ikke-presisjonsinnflygingsutstyr. 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.

4. Støy og bosetting

Flyplassen har ikke oppdatert flystøysonekart. Det er mulig at Avinor kan starte slik kartlegging innværende år.

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.

5. 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 helikopter. Arealreservene er likevel noe begrensede totalt sett. Det eksisterende flyplassområdet er regulert i en egen reguleringsplan som ble stadfestet av Hasvik kommune i 1995.

6. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Det foreligger planer for bygging av et utvidet driftsbygg samt nytt kontrolltårn, trolig innenfor en 5-10 års tidshorison. 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, - bla. i nødvendig infrastruktur.

7. 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. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Regional 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 fjernterreng øst for flyplassområdet. Det tidligere Luftfartsverket utarbeidet i 1998 er forprosjekt for en begrenset baneforlengelse til ca. 950 m, men disse planene er seinere stilt i bero.

Den eksisterende infrastrukturen dekker rutetrafikkens behov. Største flytype som kan opereres på plassen er DHC-8-100. Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelse til Tromsø lufthavn og til andre flyplasser i Finnmark.

2. Bygninger og ekspedisjonsområde

Den eksisterende terminalbygget er relativt nytt og moderne, og 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 3 samtidige fly av typen DHC-8-100, og det foreligger planer for ytterligere utvidelser. Det er ingen egne områder avsatt til oppstilling av helikopter.

3. Flyoperative forhold / flysikring

Flyplassen er utstyrt med ikke-presisjonsinnflygingsutstyr. 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.

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

4. Støy og bosetting

Flyplassen har flystøysonekart fra 1984 og 1992. Det er behov for oppdatert støykartlegging, og Avinor planlegger dette for inneværende eller neste år.

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 informasjon om aktivitetstyper og omfang av disse. Bl.a. vil inn- og utflygingsmønster få stor betydning for støyutbredelsen.

5. 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 begrensede. Gjeldende reguleringsplan er fra 1993.

6. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Det foreligger planer for bygging av et utvidet driftsbygg samt et utvidet flyoppstillingsområde. Dersom det skal etableres offshorerelaterte luftfartsvirksomheter innenfor de avsatte områdene i lufthavnplanen, må det påregnes relativt omfattende investeringskostnader, bla. til terrengopparbeidelse og masseforflytting.

7. Totalvurdering

Dagens infrastruktur på lufthavna er i utgangspunktet ikke spesielt godt egnet for etablering av større helikopterbaser i fm. offshorerelatert petroleumsaktivitet. Dersom forslaget til fremtidige arealdisponeringer følger lufthavnplanen, er det mulig å få etablert en begrenset helikoptervirksomhet innenfor dagens arealreserver. 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.

Hammerfest kommune gjorde i 2000, på eget initiativ, en vurdering av å flytte flyplassen til ny lokalitet, bla. med sikte på å kunne etablere en lengre rullebane. Ingen av de vurderte alternativene har vært ansett som noen fullgode alternativer til dagens flyplass. Dette har i stor grad sammenheng med relativt omfattende operative begrensninger på de alternative lokalitetene (Reindalen, nordøst for dagens flyplassområde samt Kargenes ved Kvalsund).

2.2.11. Honningsvåg lufthavn

1. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Regional lufthavn på Magerøya i Finnmark, anlagt i 1977. Rullebanen har en lengde på 880 m. Det er ingen utvidelsesmuligheter. Terrengforholdene rundt flyplassen er omfattende og setter klare operative begrensninger på flytrafikken. Største flytype som kan opereres på plassen er DHC-8-100, men det er betydelige begrensninger knyttet til disse operasjonene. Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelser til Hammerfest og til Øst-Finnmarks regionale flyplasser. Det er ca. 2,5 times kjøretid til Banak flyplass.

2. Bygninger og ekspedisjonsområde

Den eksisterende terminalbygget er relativt stort og med god kapasitet (kan betjene 2 fulle flylaster av DHC-8-100 i timen, dvs. ca. 150 passasjerer, avg.+ank). Kontrolltårnet utgjør et påbygg på driftsbygget. Begge disse bygningene er relativt nedslitte. Flyoppstillingsområdet har kapasitet til oppstilling av 2 stk. DHC-8-100. Det er ingen egne arealer for oppstilling av helikopter. På landsiden finnes et begrenset areal til parkering av kjøretøy.

3. Flyoperative forhold / flysikring

Flyplassen er utstyrt med ikke-presisjonsinnflygingsutstyr. Regulariteten har de siste årene ligget på ca. 90% på årsbasis. Inn- og utflygingsforholdene vurderes som kompliserte, bla. 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.

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

4. Støy og bosetting

Flyplassen har ikke oppdatert flystøysonekart.

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 informasjoner om aktivitetstyper og omfang av disse. Bl.a. vil inn- og utflygingsmønster få stor betydning for støyutbredelsen.

5. 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, feks. i sammenheng med offshorerelatert helikoptervirksomhet. Det eksisterende flyplassområdet er regulert i en egen reguleringsplan som ble stadfestet av Nordkapp kommune i 1976.

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

6. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Det foreligger ikke planer for større investeringer på plassen. Dette har delvis sammenheng med at det pågår en vurdering i Samferdselsdepartementet omkring mulighetene for å etablere en ny flyplass, inne på fastlandet, som erstatning for dagens flyplass. Dette arbeidet har et relativt langsiktig perspektiv, og synes neppe aktuelt før etter 2010.

7. 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. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Regional lufthavn på Nordkynnhavøya 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.

Fra Avinors side er det ingen planer om en rullebaneforlengelse. Største flytype som kan opereres på plassen er DHC-8-100, men det er betydelig vektbegrensninger knyttet til disse operasjonene pga fjernterrengets påvirkning. Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelser til andre regionale flyplasser på kysten av Finnmark.

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

2. Bygninger og ekspedisjonsområde

Ekspedisjons bygget 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 DHC-8-100, men det er ingen egne områder for oppstilling av helikopter. På landsiden finnes parkeringsarealer for kjøretøy.

3. Flyoperative forhold / flysikring

Flyplassen er utstyrt med ikke-presisjonsinnflygingsutstyr. 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.

4. Støy og bosetting

Flyplassen har ikke oppdatert flystøysonekart.

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.

5. Arealplaner

Det foreligger ikke noen langsiktig arealdisponeringsplan for lufthavna. En større idrettsplass, nord for ekspedisjonsområdet, båndlegger hovedtyngden av aktuelle utbyggingsarealer i tilknytning til flyplassen. 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.

6. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Det foreligger planer for bygging av et utvidet driftsbygg, trolig innenfor en 5 års tidshorison. I løpet av en 10-års periode vil det trolig også være behov for nytt kontrolltårn. Utover disse to tiltakene, er det ikke planlagt andre større tiltak på plassen.

7. Totalvurdering

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

2.2.15. Berlevåg lufthavn

1. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Regional lufthavn på Varangerhalvøya i Berlevåg kommune, anlagt i 1974 på en tidligere tysk felt flyplass 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 rutetraffikkens behov. Avinor har ingen planer for en rullebaneforlengelse. Største flytype som kan opereres på plassen er DHC -8-100. Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelser til andre regionale flyplasser på kysten av Finnmark.

2. 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 DHC-8-100. På landsiden finnes parkeringsarealer for kjøretøy.

3. Flyoperative forhold / flysikring

Flyplassen er utstyrt med ikke-presisjonsinnflygingsutstyr. 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.

4. Støy og bosetting

Flyplassen har ikke oppdatert flystøysonekart.

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.

5. 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.

6. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Det foreligger planer for bygging av et utvidet driftsbygg samt nytt kontrolltårn, trolig innenfor en 5 års tidshorisont. 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, - bla. i nødvendig infrastruktur.

7. Totalvurdering

Det er betydelige arealreserver tilgjengelig på plassen. Utbyggingsmulighetene må anses som gode dersom det blir aktuelt å etablere helikopterbase i fm. offshorerelatert luftfartsvirksomhet på plassen. Aktuelle ledige arealer vil kreve større infrastrukturinvesteringer.

2.2.16. Båtsfjord lufthavn

1. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Båtsfjord lufthavn på Varangerhalvøya i Båtsfjord kommune. Den nyeste av de regionale lufthavnene i Norge og anlagt i 1999. Rullebanen har en lengde på 1000 m samt endefelt. Plassen er bygget ut etter nytt konsept i ft. de øvrige regionale plassene, bla. med større sikkerhetsarealer som omslutter rullebanen.

Utvidelsesmulighetene til 1200 m rullebanelengde er gode, 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 ATR-42. Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelse til øvrige regionale lufthavner i Finnmark.

2. 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. DHC-8-100. På landsiden finnes opparbeidet et stort parkeringsareal for kjøretøy.

3. Flyoperative forhold / flysikring

Flyplassen er utstyrt med ikke-presisjonsinnflygingsutstyr. 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.

4. Støy og bosetting

Flyplassen har ikke oppdatert flystøysonekart.

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 utflygingsmønstre få stor betydning for støytbredelsen.

5. Arealplaner / verneverdier

I fm. 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.

6. 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 flyplassen ligger på en fjellrygg ca. 150 moh og med relativt sårbare omgivelser.

7. 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.

2.2.18. Vardø lufthavn, Svartnes

1. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Regional 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 gode utvidelsesmuligheter til 1200 m banelengde. Den eksisterende infrastrukturen dekker rutetraffikkens behov, og Avinor har ingen planer om ytterligere utvidelser. Største flytype som kan opereres på plassen er ATR-42. Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelser til andre regionale flyplasser på kysten av Finnmark og til Kirkenes lufthavn.

2. Bygninger og ekspedisjonsområde

Den 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. Flyoppstillingsområdet har kapasitet

til å betjene ett fly av typen DHC-8-100. På landsiden finnes opparbeidet parkeringsareal for kjøretøy.

3. Flyoperative forhold / flysikring

Flyplassen 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 ikke ansett som spesielt kompliserte, men siktforholdene er periodevis begrenset av havtåke. Det er relativt høy forekomst av sidevind på årsbasis.

4. Støy og bosetting

Flyplassen har ikke oppdatert flystøysonekart.

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 informasjoner om aktivitetstyper og omfang av disse. Bl.a. vil inn- og utflygingsmønster få stor betydning for støytbredelsen.

5. 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.

6. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Det foreligger planer for bygging av driftsbygg, nytt kontrolltårn samt utvidet ekspedisjonsbygg, - trolig innenfor en 10 års tidshorisont. 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. Dersom dette realiseres, vil en slik tjeneste kunne samordnes med et nytt tårn og sikringsbygg på flyplassen.

7. Totalvurdering

Det er betydelige arealreserver tilgjengelig på plassen. Utbyggingsmulighetene må anses som gode dersom det blir aktuelt å etablere helikopterbase i fm. offshorerelatert luftfartsvirksomhet på plassen. Det må forventes behov for større investeringer i infrastruktur på ledige arealer.

Våren 2002 ble det, i fm. behandling av St.prp.61 (2001-02), fremlagt forslag om nedleggelse av Vardø lufthavn. Forslaget fikk ikke den nødvendige tilslutning i Stortinget. (mrk., se også under 2.2.19, siste underpkt.)

2.2.19. Vadsø lufthavn

1. 1. Hovedtrekk om lufthavnen / kapasitet / flyruter

Regional 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 rutetrafikkens behov.

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 DHC-8-100. Dagens flyrutetilbud er basert på forbindelser til andre regionale flyplasser på kysten av Finnmark og til Alta og Tromsø lufthavner.

2. 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 DHC-8-100. På landsiden finnes parkeringsarealer for kjøretøy.

3. Flyoperative forhold / flysikring

Flyplassen 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 ikke ansett som spesielt kompliserte.

4. Støy og bosetting

Flyplassen har ikke oppdatert flystøysonekart.

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 støytbredelsen.

5. 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. Arbeidet med en ny reguleringsplan ble på det nærmeste fullført i 2000. Etter at planen var lagt ut til offentlig ettersyn, ble det videre planarbeidet stilt i bero pga innsigelser.

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 flyplassen.

6. Planlagte tiltak og investeringer / utviklingsmuligheter for øvrig

Det foreligger planer for bygging av et utvidet driftsbygg samt nytt kontrolltårn, - trolig innenfor en 5-10 års tidshorison. Dagens infrastruktur i ekspedisjons- og driftsområdet bærer preg av arealknapphet. Dersom arealene øst for flyplassen frigis til flyplassutbygging, vil dette åpne for betydelige arealreserver og muligheter for omdisponeringer av de eksisterende arealene på lufthavna.

7. 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 frigi større arealer 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 flyplass som erstatning for de to eksisterende flyplassene i Vardø og Vadsø. Flere egnete lokaliteter finnes langs hovedveien mellom de to byene. Spørsmålet om en felles flyplassløsning 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 flyplassløsning.

Del 3. Oppsummering

Grovt oppsummert kan det sies at Avinors lufthavner, i varierende grad, er egnet for etablering av eventuelle helikopterbasen 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 flyplassene. Bortsett fra avrenningsproblematikk, knyttet til bruken av avisingskjemikalier på noen av plassene, er det kun Alta og Harstad/Narvik lufthavn er som har miljøproblematikk, i form av et naturreservat eller forslag til reservat, i nærområdet av selve lufthavnen.

Vurderingene av de enkelte lufthavnene viser at stamruteplassene 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 og Kirkenes lufthavn har meget gode arealreserver. I noe mer begrenset grad har Bodø og Tromsø lufthavner tilgjengelige arealreserver for slik virksomhet. Det vises også til de vedlagte plantegningene fra lufthavnplanene.

På de regionale 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 helikopterbasen på disse plassene.

I dagens situasjon er det kun Brønnøysund lufthavn, og til en viss grad Båtsfjord lufthavn, av de regionale 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 helikopterbasen. På Hammerfest lufthavn er det i lufthavnplanen synliggjort mulighet for å etablere helikopterbase, men kun innenfor begrensede arealer.

Noen av de regionale lufthavnene er av flyoperative årsaker lite egnet for trafikk med helikopter. I tillegg er det meget begrensede 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. For øvrig viser vi til de vedlagte samleoversiktene over lufthavnene (tabell 1-3)

Avslutningsvis kan Avinor tilføye at Luftfartstilsynet for tiden holder på med å utarbeide en revidert forskrift om utforming av flyplasser, herunder endrete krav til sikkerhetsområder rundt rullebanene enn kravene som gjelder i dag. I hvilken grad den nye forskriften vil kunne påvirke eller endre mulighetene for å utnytte tilgjengelige/ledige arealer på de enkelte plassene, er det foreløpig for tidlig å si noe nærmere om nå. Dette må imidlertid tas opp i mer detaljert form når det foreligger en avklaring i spørsmålet om hvilke lufthavner som eventuelt kan være aktuelle for etablering av helikopterbaser.

Referanser

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

Luftfartsverket 2001. Arealplannormer for norske flyplasser. Håndbok i arealplanlegging.

Luftfartsverket 2003. Aeronautical Information Publication (AIP) – Norge.

Luftfartsverket 2003. – Retningslinjer for lufttrafiktjenesten