Vedlegg 2

ENNA – LAKSELV LUFTHAVN

MASTERPLAN 2016

Avinor AS

Dronning Eufemias gate 6
NO-0154 OSLO
Tel: +47 815 30 550
Post@avinor.no

Dokumentkontroll

Prosjekt	**Masterplan Lakselv lufthavn**
Versjon	**1.0**
Status	**Godkjent**
Dato siste endring	**30.06.2016**
Forfatter(e)	**CAJAN**
Lagringssted	**\\sgm434.lv.no\avdelinger2$\FKL\Plan og grunneiendom\02-Plan\DRL-09-Regionale\03-Lakselv\01-Masterplan 2016\Tekst**
PIA	

Endringskontroll:

Versjon	Dato	Endret av	Endringer	Status
0.1	22.02.2016	cajan	Dokument opprettet	Utkast
0.2	27.05.2016	cajan	Høringsutgave	Utkast
1.0	30.06.2016	cajan	Oppdatert etter kommentarer fra styringsgruppen for masterplaner	Endelig

Godkjenning:

Versjon	Dato	Navn	Funksjon

Forord

Masterplanen utarbeides i hovedsak for:

- **Avinor**, som grunnlag for planlegging og prosjektering av infrastruktur, eiendomserverv og budsjettarbeid.
- **Planmyndighetene**, som grunnlag for planlegging etter plan- og bygningsloven.
- **Flyselskaper** og andre aktører på lufthavnen, som rammebetingelser for planlegging av drift.

Masterplanen skal vise forventet utvikling på kort og lang sikt. Den skal være en samlende plan som redegjør for arealbruk og arealbehov, kommersielle muligheter, operative og driftsmessige forhold, eiendomsforhold, behov for tiltak ved infrastruktur, samt restriksjoner på omgivelsene på grunn av støy, instrumentering og flyenes bevegelser. All lokalisering av infrastrukturelementer bør skje gjennom masterplanlegging.

Sammendrag

Tabell 1

Tema	Status	Strategi / Tiltak	Plan / Resultat / konsekvens / kostnad
Flysikkerhet / regelverk	Lufthavna har pålegg om å gjennomføre tiltak på rullebanens sikkerhetsområder og lysanlegg. Fly står oppstilt slik at haleror bryter hinderflater. De avvik som finnes er akseptert av Luftfartstilsynet.	Tiltak planlegges gjennomført i eget prosjekt. Utvidelse av flyoppstillingen vurderes hvis behov oppstår.	Det er arealreserver for utvidelse.
Passasjer-opplevelse	Lufthavna har tilstrekkelig antall parkeringsplasser til å dekke behovet. Publikumsarealene i terminalen er godt tilpasset normal trafikk, men kapasiteten overskrides noen ganger pr. år, spesielt ved snuing av cruisebåter. Innsjekking/sikkerhetskontroll er oppgradert ved at det er etablert eget bagasjebånd for innsjekking av bagasje	Parkeringsarealet kan utvides noe mot øst/GA-området hvis behov oppstår. Utvidelse av publikumsarealene i terminalen hvis behov oppstår.	Terminalen kan utvides både mot nord og mot sør.
HMS og Miljø	Servicebygget på brannøvingsfeltet er av svært enkel standard og det mangler objekt for øving på helikopter Dårlige internveier medfører tungvint inspeksjon av gjerder og anlegg	Oppgradere servicebygget og etablere objekt for øving på helikopter Oppgradering og komplettering av internveier	

INNHOLDSFORTEGNELSE

1 Lufthavna og omgivelsene 5

1.1 Region og omland 5
1.2 Topografi, klima og vær 6
1.3 Fakta om lufthavna 7
1.4 Lufthavngruppe 8

2 Overordnede planer og strategidokumenter 10

2.2 Fylkeskommunale planer 10
2.3 Planer etter Plan- og bygningsloven 11
2.4 Avinors planer 12

3 Eiendomsforhold 14

4 Trafikkutvikling og prognose 15

4.2 Rutetilbud og trafikkfordeling 16
4.3 Statistikk og prognose for vekst i flybevegelser og passasjertrafikk 17
4.4 Samtidig trafikkbelastning 18
4.5 Kommersiell strategi 19

5 Plan for utvikling av Lakselv lufthavn 19

5.1 Passasjerterminal 20
5.2 Landside, vegadkomst og parkering 22
5.3 Flyside 23
5.4 Driftsområde og drivstoffdepot 26
5.5 Andre lufthavnfunksjoner 27

6 Miljø 29

6.1 Støy 29
6.2 Utslippstillatelse 31
6.3 Biologisk mangfold 31
6.4 Energi 33

7 Tiltaksliste / handlingsprogram 33

1 Lufthavna og omgivelsene

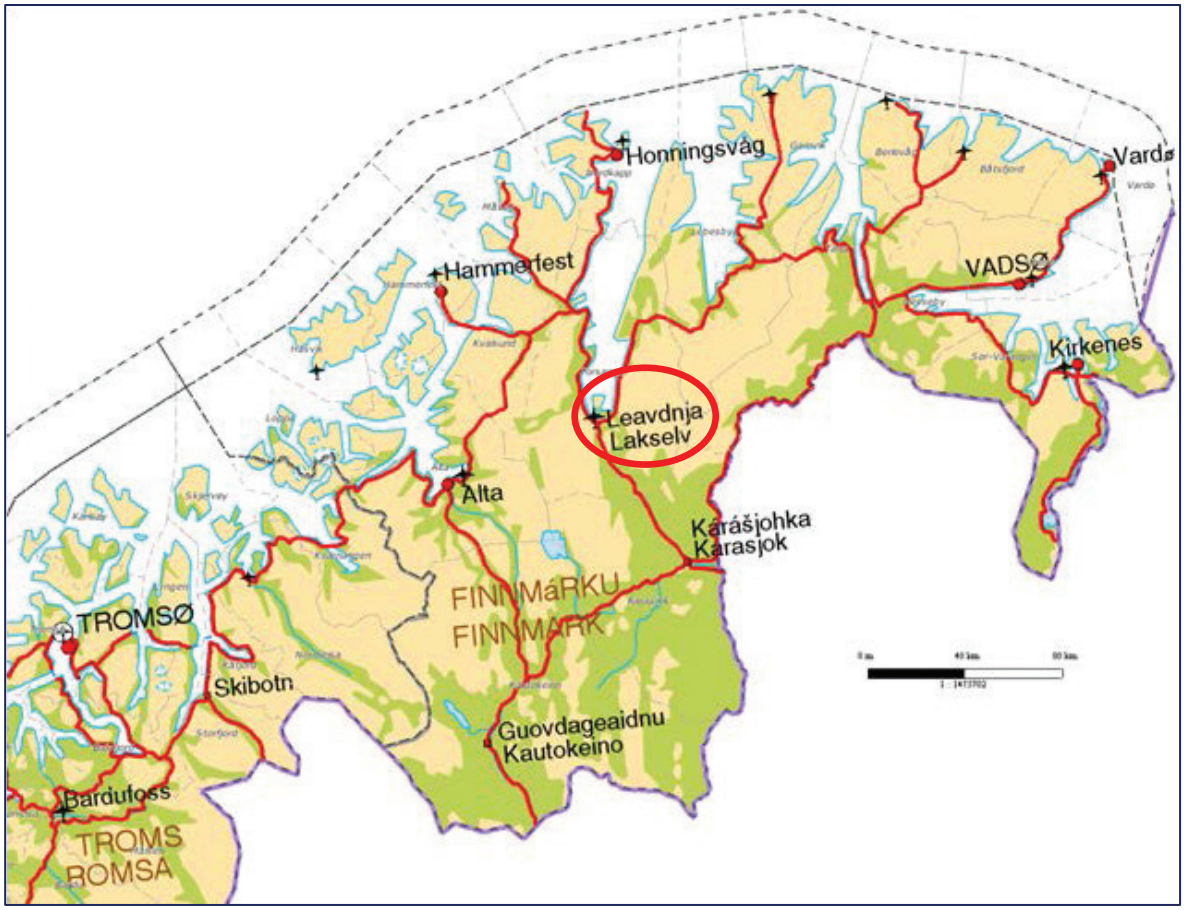
1.1 Region og omland

Lakselv flyplass ligger i Porsanger kommune i Finnmark, innerst i Porsangerfjorden. Porsanger kommune er Norges tredje største kommune i areal og har ca. 4000 innbyggere. Kommunen ligger i Finnmark fylke som har ca. 75 000 innbyggere.

Lakselv er kommunens største tettsted og kommunesenter. På vestsiden av Porsangerfjorden ligger Indre Billefjord, Kistrand, Olderfjord/Russenes. På østsiden av fjorden Børselv. I innlandet, og ved E6 mot nabokommunen Karasjok ligger Porsangmoen, med Garnisonen i Porsanger, og Skoganvarre.

Næringslivet i Porsanger er preget av en stor andel av sysselsatte i offentlig sektor (46 %), der forsvaret bidrar vesentlig, og mange sysselsatte innenfor handel og service. Primærnæringene (5 %) og bergverk og industri (2 %) sysselsetter en liten del av kommunens sysselsatte.

Finnmarkseiendommen (FeFo) har hovedkontor i Lakselv. FeFo forvalter 96 % av grunnen i Finnmark.

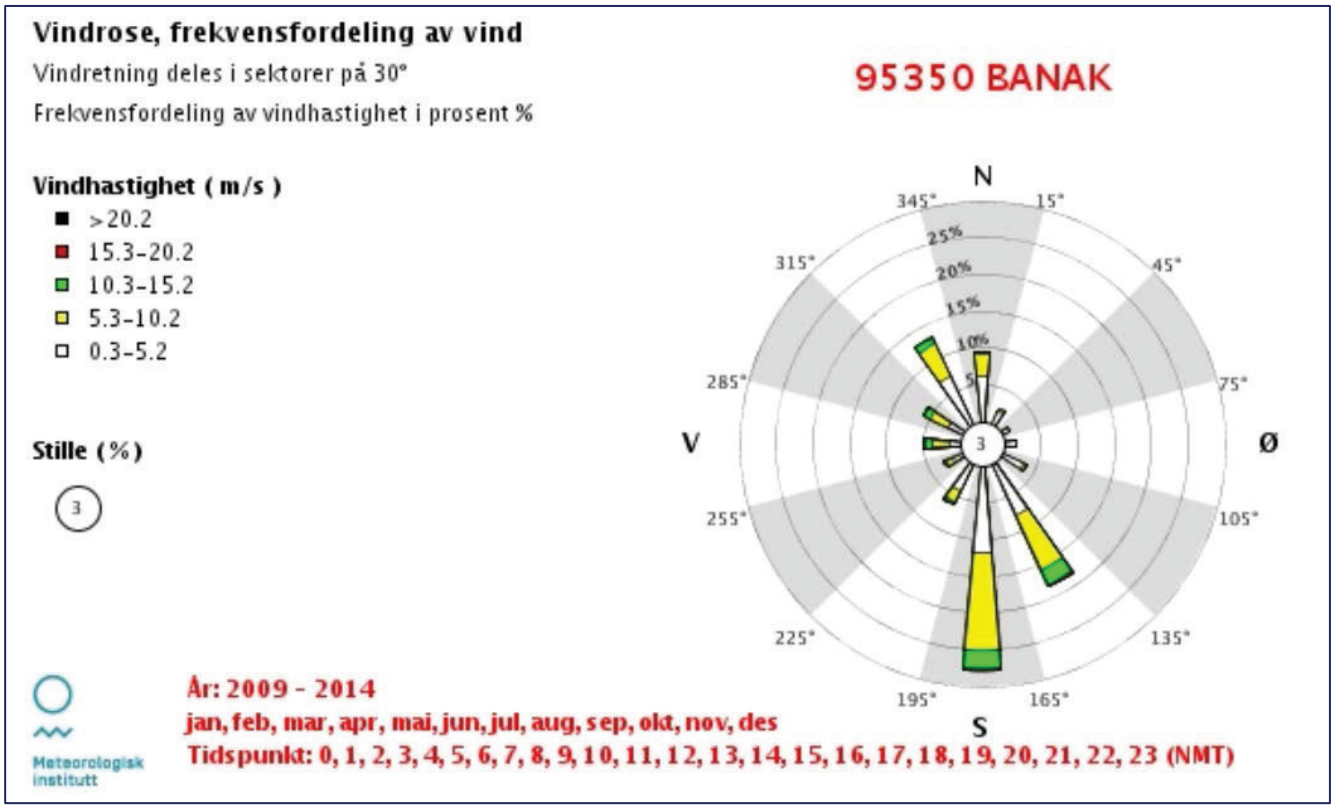


Figur 1-1 Lakselv lufthavn

1.2 Topografi, klima og vær

Midlere luftstrøm i den frie atmosfæren er fra vestlig kant, men fjellene ved kysten i nordvest skjermer indre strøk mot direkte innvirkning fra havet. Framherskende vindretning på lufthavnen er fra mellom sør og sørøst. Vind fra sektoren omkring sør kan være sterk, og det er vind fra denne sektoren som primært gir de største nedbørmengder. Figuren nedenfor viser vindrose for hele året. Vindstatistikken er basert på observasjoner hver time over en tidsperiode på 5 år (2009-2014). Vindfarten er gitt i meter/sekund og er gitt i 5 ulike fargekoder. Hyppighet av vindretning er gitt i prosent, og er representert ved lengden av "køllene".

Framherskende vindretning på lufthavnen er nokså parallell med rullebanen.



Figur 1-2 – Lakselv lufthavn – vindrose, Kilde: Meteorologisk institutt

I AIP (Aeronautical Information Publication) for Lakselv lufthavn er det angitt at vindskjær/virvelvinder kan forekomme på siste del av innflygningen til lufthavnen, spesielt til bane 17. Kraftig turbulens rapportert når vind fra vest over 40 KT ned til 200 FT AMSL og bakkevind over 5 KT, bakketemperatur under -10°C.

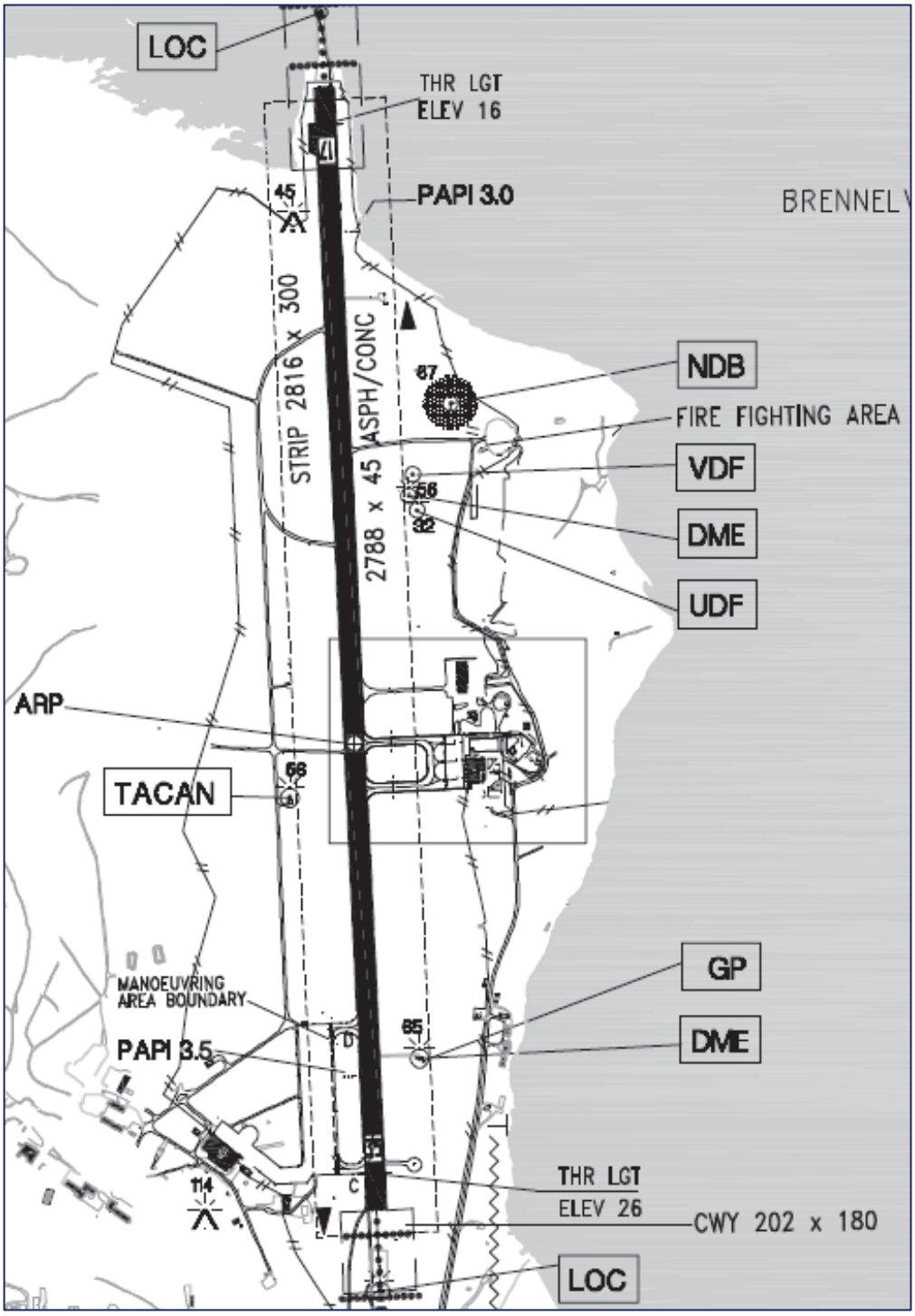
Flyoperatør skal sette særskilte begrensninger med hensyn til høydevind.

Flyoperatør skal sette krav til fartøysjef; rute- og flyplasskvalifisering i samsvar med EASA AMC og GM Part-ORO, Annex til ED Decision 2014/017/R, Subpart FC, AMC1 ORO.FC.105. Kravene skal minst være som angitt for flyplasskategori B. Flyoperatør som benytter kodebokstav E eller F skal dokumentere etterlevelse av kravet for flyplasskategori C.

1.3 Fakta om lufthavna

Dagens flyplass ble tatt i bruk i 1963. Avinors terminalbygg ligger på østsiden av rullebanen. Tidligere foregikk ekspedisjon av Forsvarets passasjerer fra egne lokaler på den militære delen, men etter iverksettingen av den militære/sivile samordningen i 1994, har all passasjertrafikk blitt samlet på den sivile siden. Flyplassen har fått nytt driftsbygg, ferdigstilt i 2009.

Rullebanen er orientert nord/sør (retning 17-35) og har en bredde på 45m og en asfaltert lengde på 2788m, (deler av rullebanen har dekke av betong).

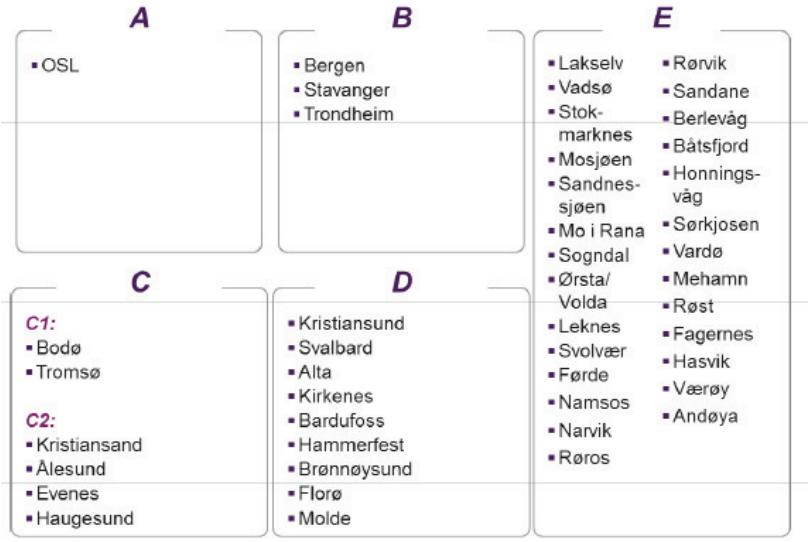


Figur 1-3 – Lakselv lufthavn - banesystem og instrumentering. Kilde: AIP Norway, 28. juli 2011.

1.4 Lufthavngruppe

Avinor har gjennom arbeidet med Moderniseringsprogrammet delt inn alle lufthavnene i forskjellige grupper – kalt lufthavngrupper. Her er lufthavnene gruppert med hensyn på likhetstrekk når det gjelder kostnader, inntekter, infrastruktur og markedsmessige muligheter innenfor hver gruppe.

Lufthavnene er inndelt i fem grupper fra A til E som vist i figuren nedenfor, med Lakselv lufthavn plassert i gruppe E. For hver lufthavngruppe gjelder egne servicekrav og leveransekrav. Nivået på service og leveranser vil være høyest for gruppe A og lavest for gruppe E.



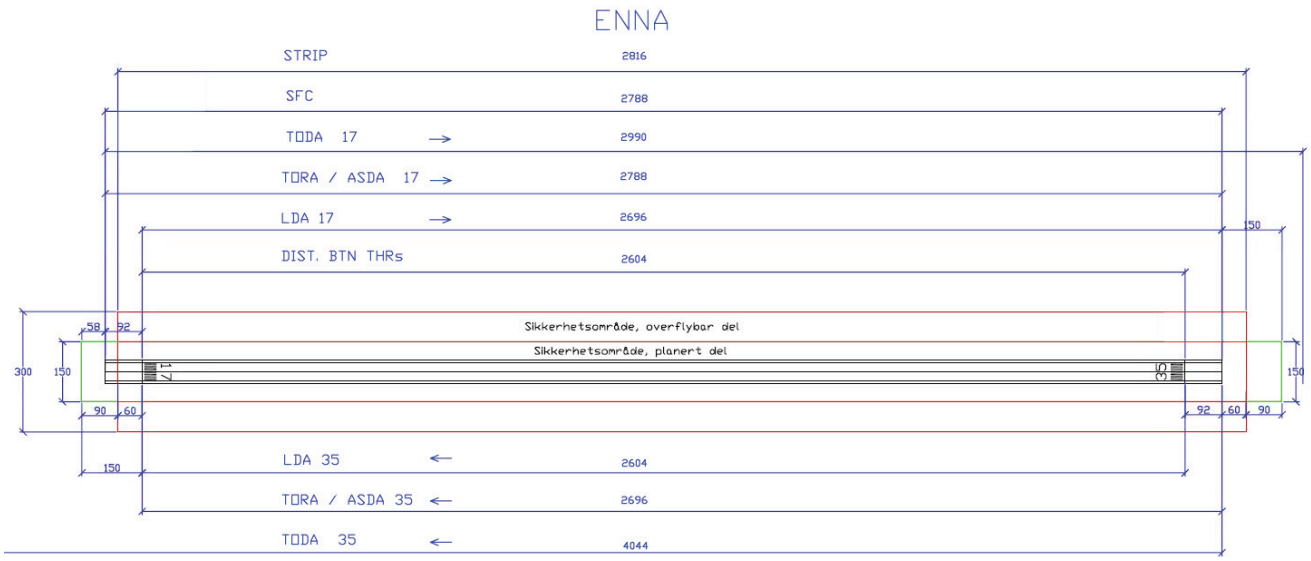
Figur 1-4 Gruppering av Avinors lufthavner

Tabell 2 - Lufthavnfakta

Flyplassindikator ICAO + IATA og navn	ENNA, LKL, Lakselv lufthavn Banak
Etablert	1963
Beliggenhet (region / vertskommune)	Porsanger kommune – Finnmark fylke
Avstand til nærmeste by /viktig målpunkt	Lufthavna ligger side om side med Lakselv sentrum
Lufthavnens influensområde	Finnmark, fra Tana i nord mot Alta i sør.
Referansekode (ICAO)	4E
Asfaltert rullebanelengde	2788 m
Rullebanebredde	45 m
Antall oppstillingsplasser (eks. GA)	3 x kode C
Antall passasjerer (pax) 2015	60 892
Antall flybevegelser (R/C) 2015	2 730
Flyoperatører	Norwegian, Widerøe, m.fl.
Regularitet siste år	96,6 %
Punktlighet siste år	87,6 %
Antall ansatte ved lufthavnen	58, (33 Avinor)
Sertifisering	Avinor er sertifisert som lufthavnoperatør jf. Luftfartstilsynets vedtak av 17.03.2016
Konsesjon	Gjelder til 1. oktober 2035
Teknisk operativ godkjenning	Gjelder til 11.august 2016. Det pågår prosess for å forlenge godkjenningen.

Kunngjorte banelengder (”declared distances”) er, i meter:

Baneretning	TORA	ASDA	TODA	LDA
17	2788	2788	2990	2696
35	2696	2696	4044	2604



Figur 1-5 – Dagens målekjede for banelengder

2 Overordnede planer og strategidokumenter

2.1 Nasjonal transportplan og eiermeldingen

NTP 2014 – 2023: har ingen punkter som omhandler Lakselv lufthavn. Planen inneholder omtale av andre samferdselstiltak i regionen. *I korridor 8 mellom Bodø og Kirkenes er de viktigste prioriteringene knyttet til utbedring av flere strekninger på E6.*

- *E6 vest for Alta ferdigstilles i perioden*
- *En flaskehals for tungtrafikken fjernes når utbyggingen av E6 ved Sørkjosfjellet står ferdig*
- *Utbygging av tunnel på E6 gjennom Nordnesfjellet prioriteres for å unngå skredfaren på dagens veg*

Figur 2-1Riksveg-, jernbane- og farledsprosjekt i korridor 8. Kilde: NTP 2014 - 2023

2.2 Fylkeskommunale planer

Regional transportplan Finnmark 2014-2023

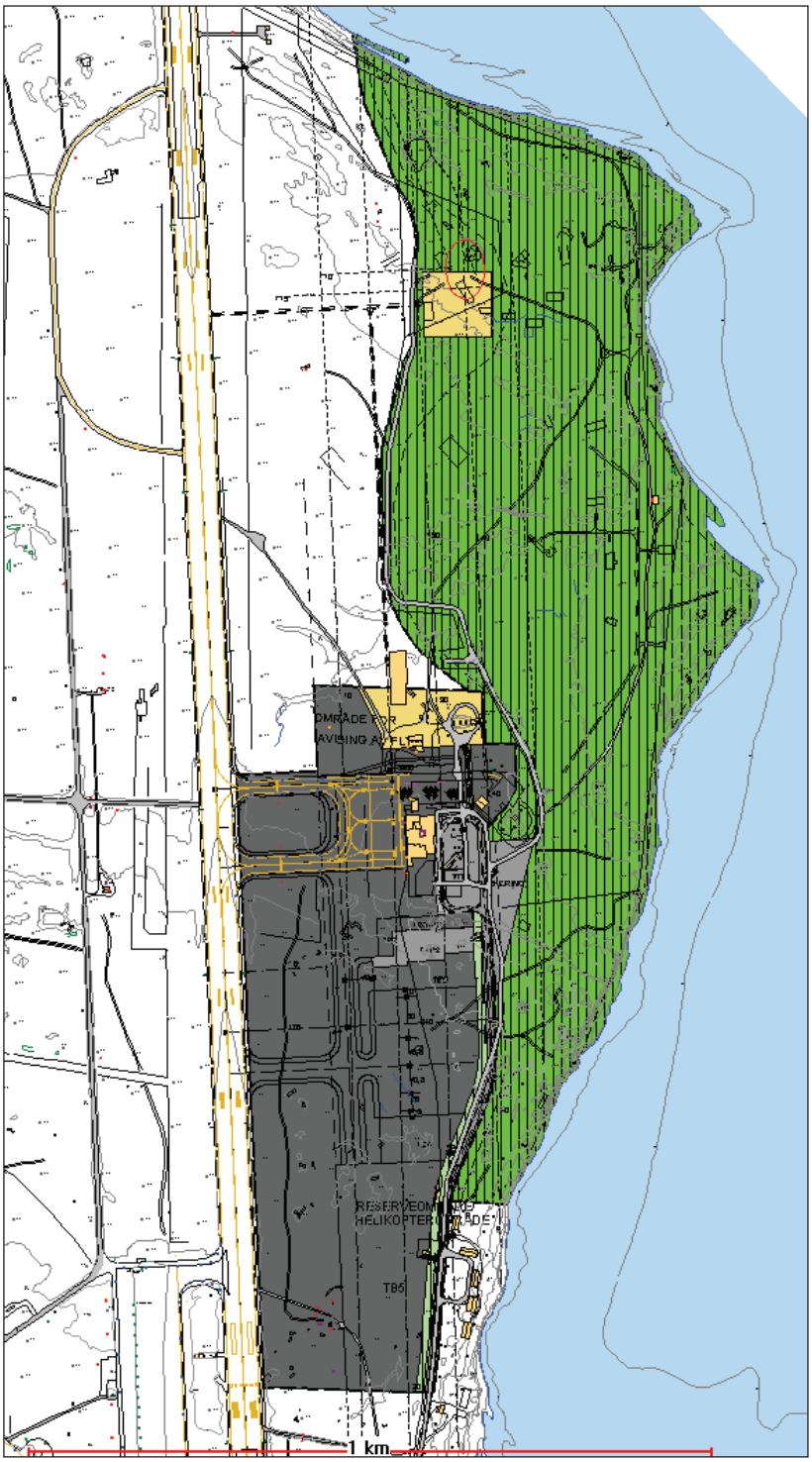
Planen gir føringer for fylkeskommunens ansvarsområder innen fylkesveg og kollektivtransport. I tillegg omhandler den statlige prioriteringer innen riksveg, luftfart og maritim utvikling. Planen er datert 03.02.2015 og inneholder følgende mål og strategier for lufthavnene i fylket:

- *Lufthavnnettet i Finnmark skal oppgraderes slik at de dekker luftfartens framtidige krav og behov, og brukernes behov*
- *Ha lokale lufthavner som gir gode forbindelser internt i fylket*
- *Regionale lufthavner sikrer effektive transporter ut og inn av regionen*
- *Sørge for lufthavner som møter fremtidens behov knyttet til kapasitetsutvidelser og flypark*
- *Se fremtidig lufthavnstruktur i sammenheng med reiseavstandstiden i forhold til vegnettet*

2.3 Planer etter Plan- og bygningsloven

Kommunedelplan. Planområdet på lufthavna inngår i kommunedelplan for Lakselv fra 1992, men lufthavarealet er ikke regulert.

Reguleringsplaner. Byggeområdet på lufthavna og tilgrensende golfklubb er omfattet av reguleringsplaner fra 2001, vist på figuren nedenfor. Da Porsanger kommune ga byggetillatelse for oppføring av nytt driftsbygg på lufthavnen i 2007 ble det stilt som forutsetning at Avinor skulle igangsette arbeid med oppdatering av reguleringsplanen. Dette er ennå ikke påbegynt.



Figur 2-2 Reguleringsplaner Lakselv lufthavn

Gjeldende reguleringsplan for Lakselv lufthavn er datert 19.12.2001 og omfatter området mellom rullebanen og Rv 892, fra Avinors driftsområde i nord til ned mot baneenden i sør. Banesystemet og sikkerhetsområdene på lufthavnen er ikke regulert.

Deler av Avinors driftsbygg ligger utenfor reguleringsplanen, og det kan konstateres at utviklingen på lufthavnen etter 2001 i hovedsak ikke har foregått i samsvar med reguleringsplanen. Dette har medført at flere av tiltakene som har blitt gjennomført har blitt behandlet som dispensasjonssaker i forhold til reguleringsplanen. Slik behandling innebærer ekstra saksbehandling og tidsbruk, samt usikkerhet i forhold til gjennomføring av tiltakene.

Tiltakene beskrevet i denne masterplanen er heller ikke i samsvar med reguleringsplanen.

Det er behov for å utarbeide en ny reguleringsplan for byggeområdet på lufthavnen.

2.4 Avinors planer

2.4.1 Avinors strategiplan (§10-plan)

Plan for virksomheten 2014 – 2016 er styrets plan for selskapets samlede virksomhet. Planen fokuserer på samfunnsoppdraget. For flyplassvirksomheten gjelder dette viktigheten av å øke kvaliteten i drift og effektivitet, samt forretningsutvikling. Masterplaner nevnes som verktøy for å komme i dialog med berørte kommuner, statlige myndigheter og aktører som har sin virksomhet på lufthavna.

2.4.2 Teknisk operativ godkjenning og fremtidig rullebanekonsept

Lakselv lufthavn har teknisk operative godkjenning som har blitt forlenget av Luftfartstilsynet i flere omganger, senest frem til 01.08.2017. Da lufthavnen har enkelte avvik i forhold til utformingskravene som gjelder for sikkerhetsområder og lysanlegg ble det i vedtaket om forlenget godkjenning stilt krav om gjennomføring av kompenserende tiltak.

Da en stod foran store investeringer på Lakselv lufthavn så Avinor behov for å gjennomføre en strategisk vurdering av fremtidig rullebanelengde, tilpasset dagens trafikksituasjon. Totalt fire mulige rullebanekonsepter (A - D) ble vurdert:

A: Beholde dagens rullebanelengde på 2800 meter

> Hele dagens rullebanelengde gjøres tilgjengelig for store fly av typen Boeing 747/Airbus 330 (benevnes som kategori E fly). Grunnet høyt terreng i sør er det også med dagens rullebanelengde begrensninger i maksimal avgangsvekt, og derav rekkevidde, for enkelte flytyper for avganger sørover.

B: Forkortet tilgjengelig rullebane - 2500 meter (ingen fysiske inngrep)

> Banen forkortes til 2.500 meter tilgjengelig rullebane, resterende lengde blir sikkerhetsområde. Forkortingen skjer i nord og terskelen i sør beholdes. Da kan fly av typen Boeing 737 – 800/Airbus 320 (benevnes kategori C fly) og alle mindre fly (kategori B fly) operere normalt. Kravet til sikkerhetsområde ivaretas av dagens rullebane. Store fly av kategori kan også operere, men med noe begrenset rekkevidde/lastekapasitet.

C: Forkortet tilgjengelig rullebanebane - 1200 meter (ingen fysiske inngrep)

> Tilgjengelig rullebane forkortes til 1.200 meter. Som i alternativ B skjer endringene i nord og terskel i sør beholdes. Dagens rutefly av typen Dash8 -100/200/300 vil operere som normalt. Det vil også ATR 42 og andre flytyper med 50 seters kapasitet kunne gjøre.

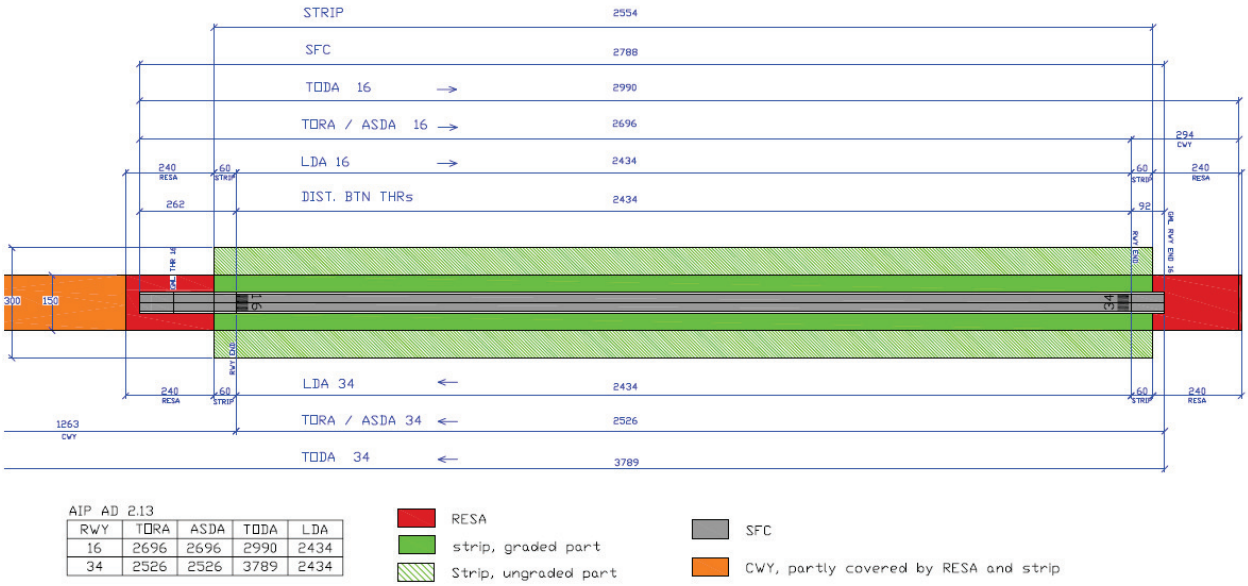
D: Sesongtilpasset banelengde (ingen fysiske endringer på banelengden)

> Norwegians flyvninger med 737 og anløpene i forbindelse med snuoperasjonene av store cruiseskip skjer alle i midtsommerperioden. Om vinteren er det svært lite aktivitet utover de faste ruteflyene. Et alternativt konsept er derfor å tilby kort bane på 1.200 meter om vinteren og lengre bane på 2.500 meter om sommeren.

Med bakgrunn i den gjennomførte vurderingen av fremtidig rullebanekonsept har Avinor besluttet å gjennomføre en nedkorting av rullebanen i samsvar med alternativ B, og det er opprettet et prosjekt for gjennomføring av tiltakene. Foreløpig siktemål for prosjektet er bl.a. gjennomføring av følgende tiltak:

- Reasfaltering av asfalterte deler av rullebanen. Oppgradere betongdeler av rullebane hvor det er identifisert behov for tiltak.
- Etablere en lyssatt senterlinje og lys i siktepunktene.
- Banelysanlegg endres i tråd med ny banelengde.
- Oppgradere gjerde stedvis.
- Oppgradering av LOC 35 med ny elektronikk, antenner og utstyrshytte.
- Lys for THR/RWE er ikke tilknyttet egne seriekretser. Det etableres 2 stk. nye kretser.
- PAPI 17 flyttes.
- Eksisterende kretser med forsyningsspenning over 1000V ombygges.
- Avklare behov for redningsbåt.
- Diverse tiltak på lufthavnens øvrige el- og lysanlegg.

Planen innebærer at det det etableres ny landingsterskel i nord (THR 17) ca. 200m sør for eksisterende landingsterskel. Foreløpige målekjeder og banelengder er vist på figuren nedenfor.



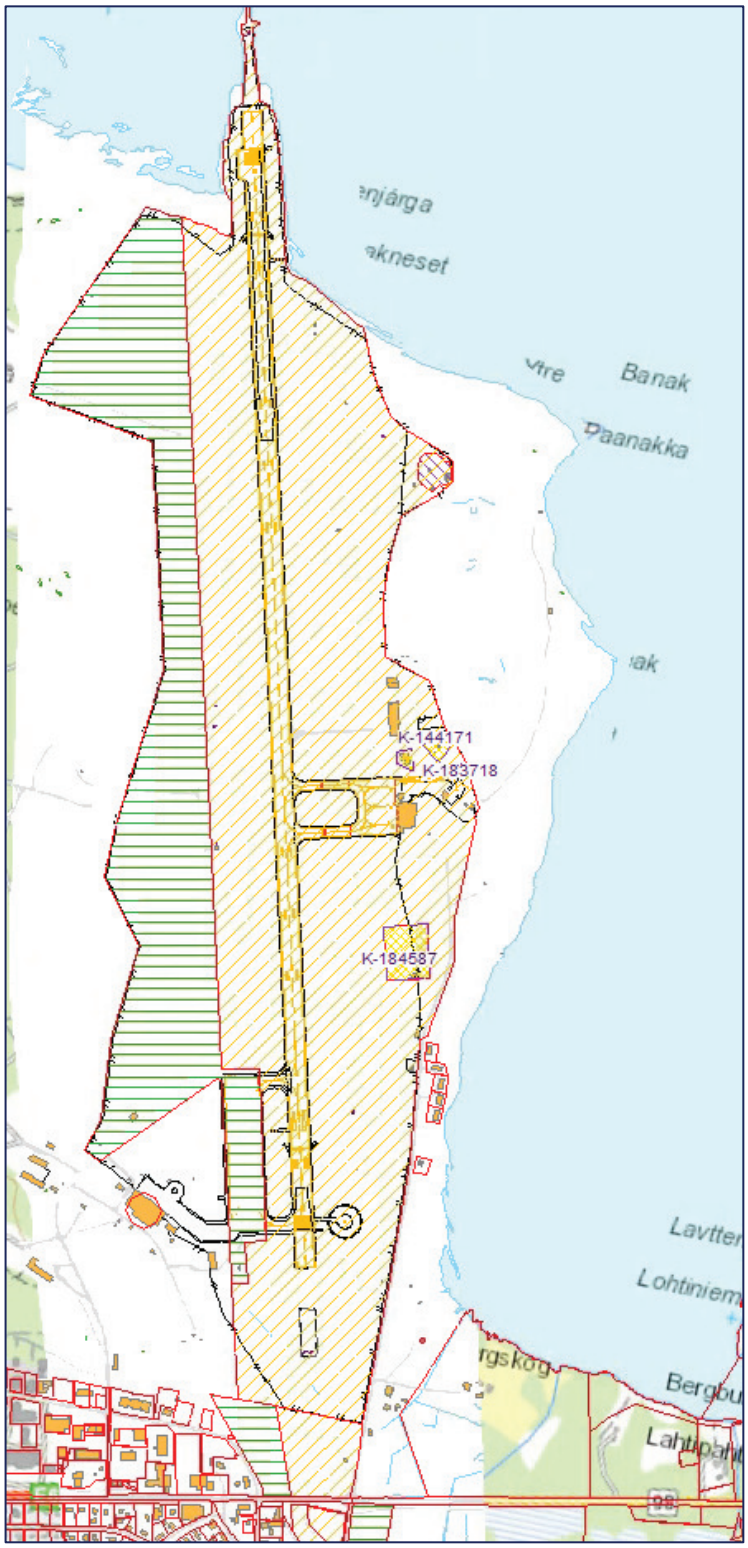
Figur 2-3 Foreløpige målekjeder og banelengder etter planlagt gjennomføring av tiltak

Av prosjektets premissdokument for banesystemet (versjon 0.2) fremgår det at dimensjonerende flytyper etter at prosjektet er gjennomført vil være:

- Boeing 747-400 Referansekode 4E
- Airbus 330 Referansekode 4E
- Største flytype som vil kunne operere på lufthavna: AN124 (kodebokstav F)

Tiltakene planlegges gjennomført i 2017, forutsatt at planen blir vedtatt av Avinors konsernledelse.

3 Eiendomsforhold



Figur 3-1 Eiendomsforhold Lakselv lufthavn. Kilde AvinorGIS

Figuren til venstre viser eiendomsforholdene på lufthavnen. Avinor eier arealene markert med gul skravering.

Arealene markert med grønn skravering eies av staten v/Forsvarsbygg. Dette arealet er påheftet bruksbegrensninger som gir Avinor visse rettigheter i forbindelse med flyplassdriften. Avinor har videre kjøpsrett til arealet på angitte vilkår dersom bruken til forsvarsformål opphører og/eller arealet skal selges.

Feste- og grunnleiekontrakter

Fester	Bruk	Utløpsdato
Air BP	Garasje	24.12.2025
Air BP	Tankanlegg	31.12.2034
Flyklubb	Hangar	31.12.2041
Banak eiendom	Fraktbygg	31.10.2055

Det er i planen ikke foreslått tiltak som medfører behov for erverv av nytt areal.

4 Trafikkutvikling og prognose

4.1 Drivkrefter

Befolkningsutvikling

Influensområdet til Lakselv lufthavn består av kommunene Måsøy, Porsanger, Karasjok, Lebesby og Gamvik. I 2014 var det 10.400 innbyggere totalt i de fem kommunene. I henhold til SSBs befolkningsprognoser forventes det en nedgang i befolkning på 9,3 % fram mot 2040.

Petroleumsnæringen

Den nordnorske andelen av petroleumsvirksomheten i Norge er fortsatt lav. For Finnmarks del er aktiviteten konsentrert rundt Hammerfest hvor LNG-produksjonen på Melkøya og utrustning/igangsetting av Goliat-plattformen er hovedaktivitetene. Det er imidlertid identifisert store ressursforekomster i Barentshavet, og det kan føre til større aktivitet i fremtiden. Etablering av oljeterminal for bøyelastere med olje fra Johan Castberg, Wisting, Alta/Gohta og om mulig Goliat, på Veidnes i Nordkapp kommune har potensial til å skape noe økt aktivitet også over Lakselv lufthavn.

Statoil, Eni Norge, Lundin m.fl. samarbeider om å løse operasjonelle oppgaver knyttet til letevirksomhet i Barentshavet gjennom prosjektet; Barents Sea Exploration Collaboration (BaSEC). Mange av de nye olje/gass forekomstene i Barentshavet ligger langt fra fastlandet. For å oppnå akseptable transportavstander er det er ønskelig at en forsyningsbase ligger så nært forekomstene som mulig. Lufthavnene i Vardø, Berlevåg og Båtsfjord har vært nevnt som mulige lokaliteter for en ny base for offshore-helikopter.

Cruise

I 2015 var det to snuanløp med cruiseskip i Lakselv. Ca. 3 000 passasjerer skiftet mellom skip og fly hver gang, og totalt passerte 6 000 passasjerer gjennom flyplassen disse to lørdagene i juni. En Boeing 747 (Jumbojet – 520 seter) og flere fly av typen Airbus 321(248 seter) fløy passasjerene til/fra Brussel og Madrid. Passasjerene ble ved disse anledningene ikke behandlet gjennom terminalen, men gjennom driftsbygget. Operasjonene kunne gjennomføres takket være en fantastisk og ekstraordinær innsats på lufthavnen, både av handlere, sikkerhetspersonell og Avinoransatte.

Opprinnelig var det planlagt med passasjerbytter i Bodø, men da flyplassen ikke kunne ta imot Boeing 747, ble operasjonen flyttet til Evenes/Narvik. I den perioden gjorde skipet to rundturer til Lakselv hvor det var anløp 6.juni og 30.juni. Det var Nordkapp som var hovedreisemålet for disse anløpene.

Ved innkorting av rullebanen på Lakselv til 2500 meter vil denne typen operasjoner kunne fortsette, men de største flyene som Boeing 747 og Airbus 330/340/350 vil få begrenset rekkevidde og/eller lastekapasitet. Fly av typen Boeing 737-800 og Airbus 321 vil fortsatt kunne gjennomføre direkteflyvninger til mange Europeiske land som Frankrike, Tyskland og Storbritannia.

Reiseliv og turisme

Nord-Norge selges internasjonalt og antallet besøkende er økende. Viktige salgsargumenter er Nordlys og Midnattssol.

Avinor markedsfører de ni store lufthavnene i Nord-Norge som «Northern Light Airports». Lakselv er en av disse flyplassene. De tre nordligste fylkene har etablert et charterfond som skal være et verktøy for å etablere charterflyvninger direkte inn til landsdelen.

De siste årene er det foretatt 2 prøveturer med A340 direktefly fra Tokyo til Lakselv med turister.

Frakt

Nord-Norge eksporterte i 2013 sjømat for 17 milliarder kroner som er 35 % av total sjømateksport fra Norge. I 2014 var verdien for Norge totalt økt til 69 milliarder. De største markedene er Europa og Kina.

Det er direkte flyvninger med kongekrabbe fra Lakselv til Sør-Korea i fangstsesongen mellom oktober og april. Denne transporten foregår med fly av typen Antonov 204, som kan operere med opptil 30 tonn last og trenger 2.500 meters rullebane.

Frakt av levende snøkrabbe pågår dag fra Lakselv, og har potensiale for å bidra til økt antall fraktflygninger fra lufthavnen. Snøkrabben er allerede langt mer tallrik enn den mer kjente kongekrabben i Barentshavet, og kan jf. Havforskningsinstituttet bli en viktig ressurs i årene som kommer.

Miniekspress AS v/ eiendomsselskapet Banak eiendom har festet tomt av Avinor for å bygge fraktterminal for gods i Lakselv. Bygging av terminalen starter i juni 2016. Fraktbygget er plassert slik at det er plass til flere aktører i samme området dersom behovet oppstår.

Forsvaret

Den 1. oktober 2015 fremla forsvarssjefen sitt fagmilitære råd. Et av forslagene var å etablere en mekanisert stridsgruppe på Porsangmoen. Dersom dette etter den kommende politiske behandlingen blir vedtatt, kan det medføre økt stasjonering av personell og økt flytrafikk på Lakselv.

Uavhengig av forsvarssjefens forslag har forsvaret klargjort sin fremtidige bruk av Lakselv i brev fra Forsvarsstaben til Avinor av 3. november 2015. Her vises til at Lakselv forventes brukt av kampfly av typen F16/F35 i nasjonale beredskapsoppdrag. I tillegg vil Lakselv være alternativ flyplass for kampfly på oppdrag i nord. Det må også påregnes bruk av plassen i forbindelse med trening og øvelser for allierte styrker til alle årstider. I slike sammenhenger vil det også være operasjoner med medium/tunge transportfly. Minimum rullebanelengde for fullt ut å dekke forsvarets behov er 8000 fot, som tilsvarer 2.438 meter. Behovet er ikke spesifisert i forhold til ulike typer operasjoner/flytyper.

4.2 Rutetilbud og trafikkfordeling

Lakselv har i 2015/2016 fire helårlige daglige avganger med rutefly til Tromsø. Ruten betjenes av Widerøe med Dash-8 maskiner med 39/50 seter og er en del av FOT rutenettet. Norwegian opererte i 2014 en midtsommerrute med Boeing 737 – 300 med 148 seter direkte til Oslo i perioden 22. juni – 20. august. I 2015 ble ruten operert med Boeing 737 – 800 med 186 seter. Ruten startet 1. juni og opererte til 13. august.

Avinors Reisevaneundersøkelse 2013 viser at 61 % av passasjerene som starter eller slutter sin reise i Lakselv skal til Tromsø. Av de øvrige passasjerene skal de fleste til Sør-Norge eller utlandet.

I tillegg er det sporadiske anløp av større charterfly med passasjerer og frakt. Flyplassen hadde i 2015 ca. 55 000 innlandspassasjerer og 6 000 utlandspassasjerer.

4.3 Statistikk og prognose for vekst i flybevegelser og passasjertrafikk

Figurene nedenfor viser trafikkstatistikk for Lakselv lufthavn fra 1995 til og med 2015, og prognose for trafikkvekst fra 2016 til 2040. Prognosen er utarbeidet av Transportøkonomisk institutt (TØI), datert 27. februar 2015, og inneholder 3 alternative utviklingsbaner for trafikkutvikling. Følgende forutsetninger lå til grunn i de ulike vekstsenarioene for Norge:

Lavt alternativ

- Lavt alternativ bygger på scenariet i SSB Rapporter 59/2013 der oljeprisen reduseres dramatisk i 2015 på grunn av redusert internasjonal etterspørsel.
- Innenlands det er lagt til grunn ca. 1,5 % vekst frem til 2020.
- Lavt alternativ påvirkes også av befolkningsprognosene, ved lavere innvandring og inntil 2,4% lavere samlet befolkningsvekst frem til 2040.

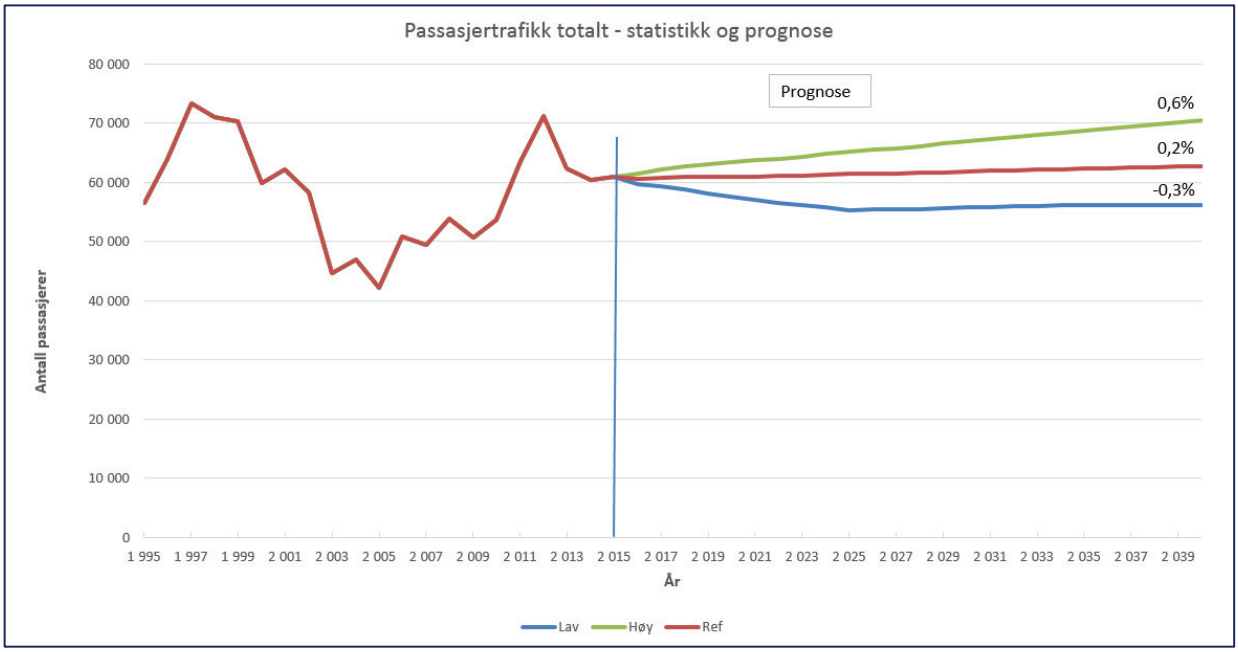
Referansealternativet

- De økonomiske utsiktene for Norge er generelt forverret det siste året på grunn av lavere oljepris.
- For årene 2014-2040 er veksten jf. SSBs alternativ med lav oljepris lagt til grunn.
- Indirekte utlandstrafikk er forutsatt å øke halvparten så raskt som direkte utlandstrafikk.

Høyt alternativ

Grunnprognosen gir marginalt høyere vekst enn prognosen benyttet i referansealternativet. I høyt alternativ er det benyttet 0,3 % høyere årlig vekst for privat konsum enn i SSBs referansealternativ for BNP i Norge og i utlandet. Det er også lagt til grunn 0,3 % årlig reduksjon i billettprisen fra 2015.

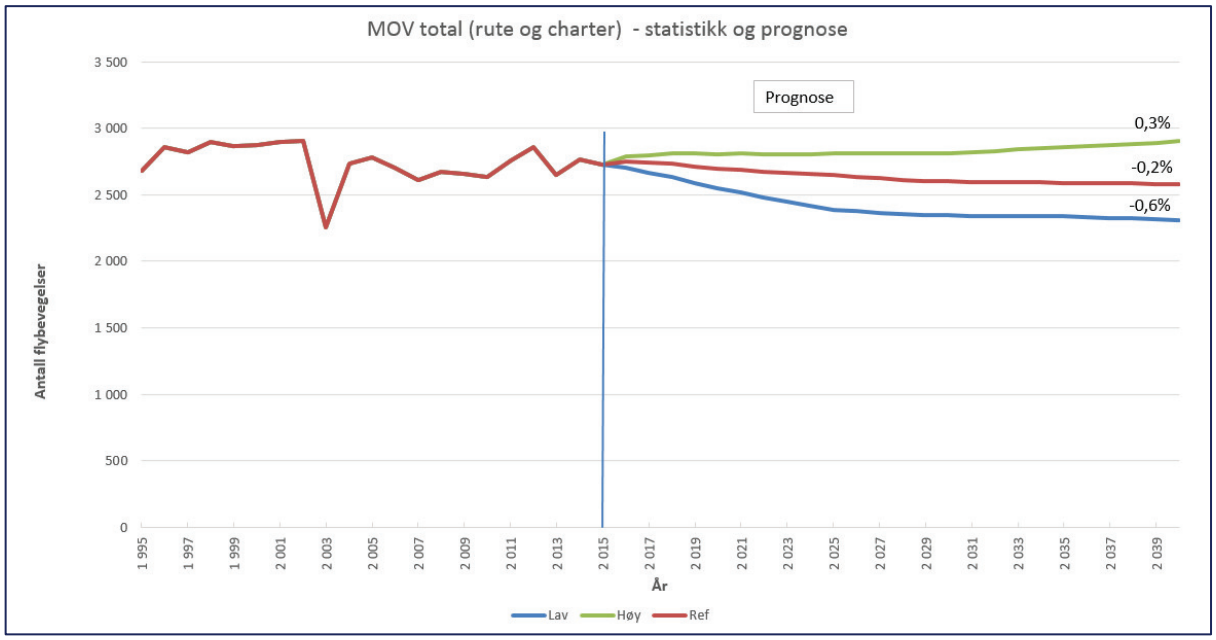
Terminalpassasjerer



Figur 4-1 Statistikk og prognose for vekst i årlig passasjertrafikk ved Lakselv lufthavn

Det fremgår av TØIs trafikkprognose at det forventes stabil trafikk i årene som kommer. Prognosens alternativer for henholdsvis lav- og høy trafikkvekst for perioden frem til 2040 ligger begge innenfor den historiske variasjonen i årstrafikk ved lufthavnen.

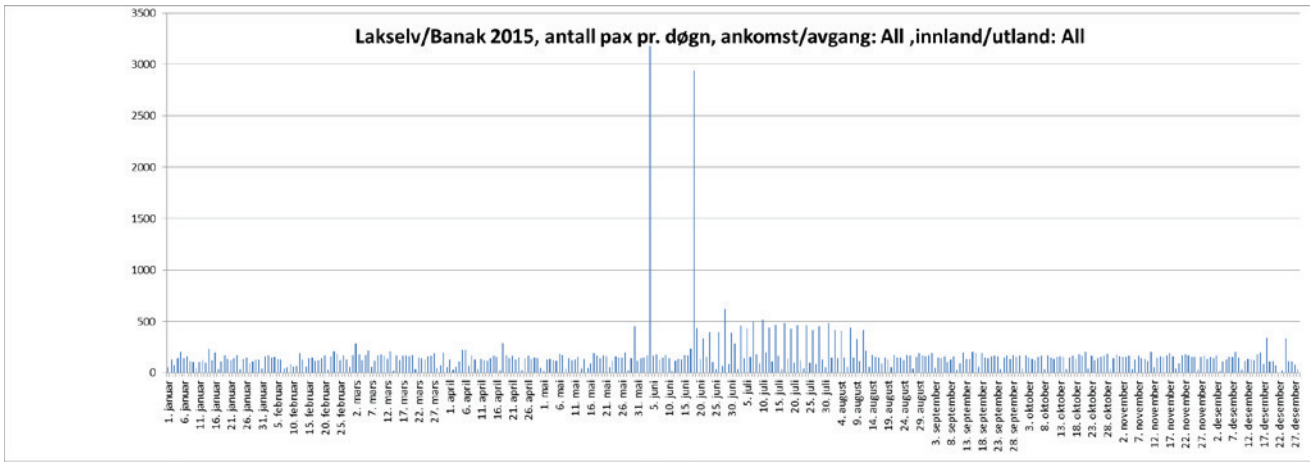
Flybevegelser, (rute og charter)



Figur 4-2 Statistikk og prognose for vekst i årlig antall flybevegelser (rute og charter) ved Lakselv lufthavn

4.4 Samtidig trafikkbelastning

For å finne trafikkbelastningen innenfor en enket dag er statistikken i Avinors styringsinformasjons-system (SIA) gjennomgått for 2015. Statistikken viser at 20 dager hadde mer enn 420 passasjerer pr døgn, mens to dager hadde rundt 3000 passasjerer (cruise). Utenom høysesongene når Norwegian satte opp direktefly til Oslo, var det mellom 200 og 250 passasjerer pr. døgn.



Figur 4-3 Antall terminalpassasjer pr. døgn i 2015

I forhold til samtidig trafikkbelastning har en altså 3 ulike situasjoner:

1. Lavsesong: trafikk med Dash-8(300) maskiner, 50 seter
2. Høysesong: direktefly til Oslo, B737-800, 186 seter
3. Snuhavnoperasjoner: flere store charterfly samtidig, hvert med mer enn 250seter

Ut fra prognosen for trafikkvekst (alle senarioer) virker det sannsynlig at dagens trafikkbelastning vil være representativt innenfor planperioden frem mot 2040. Den største usikkerheten i forhold til passasjertrafikk er trolig knyttet til hvordan snuhavnoperasjonene for cruisebåter vil utvikle seg.

4.5 Kommersiell strategi

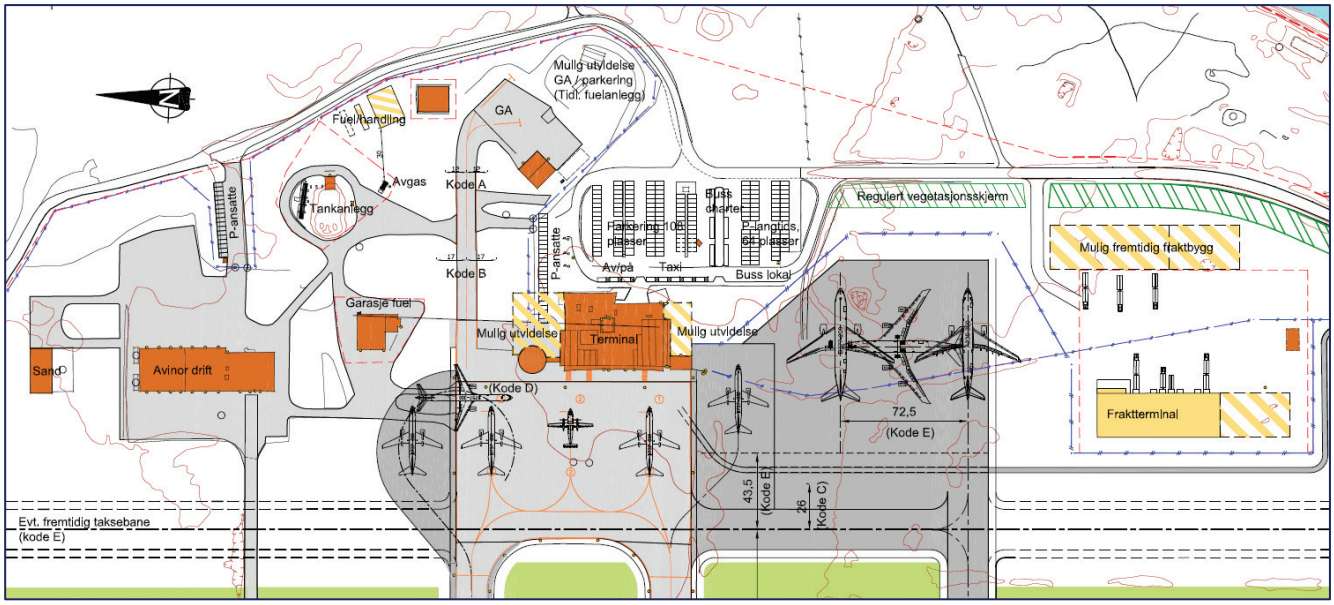
Avinors kommersielle strategi for Lakselv lufthavn må ses i sammenheng med henholdsvis Avinors vurdering av fremtidig rullebanekonsept på lufthavnen omtalt i kapittel 2.4, samt prognosen for trafikkutvikling omtalt over. Anbefalingen i vurderingen av fremtidig rullebanekonsept er at det kjente reise- /transportbehovet tilsier at investering i en tilgjengelig rullebane på 2 500 meter er mest kostnadseffektivt.

Inntil nye overordnede føringer foreligger vil Avinor:

- Opprettholde Lakselv lufthavn som regional flyplass, med rutetilbud som støtter næringsliv, offentlige virksomheter og private i regionen
- Opprettholde beredskap som støtter helsevesenets behov for ambulanseflyging
- Opprettholde muligheten for et godt luftsportsmiljø

5 Plan for utvikling av Lakselv lufthavn

Figurene nedenfor viser en oversikt over foreslått langsiktig arealdisponering i planforslaget. Arealdisponeringsplanen er ment brukt for å lokalisere nye bygg og funksjoner, dersom det blir aktuelt. Faktisk utvikling vil avhenge av om det oppstår etterspørsel.



Figur 5-1 Plan for langsiktig arealdisponering, Lakselv lufthavn

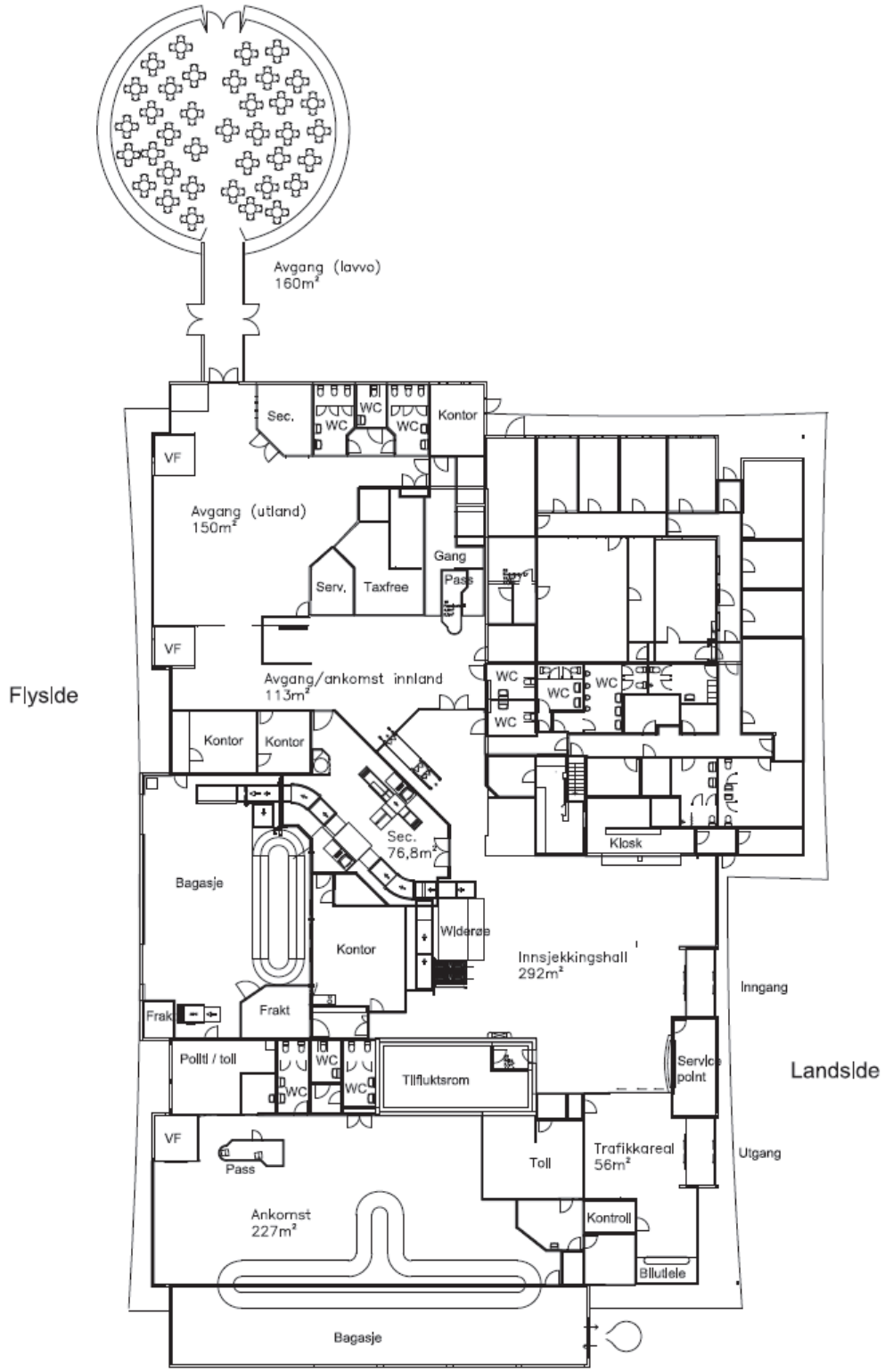
Utviklingen av lufthavnen er i planen inndelt i 3 faser:

- Fase 1: Tidsperspektiv 1–15 år, i hovedsak kjente behov for tiltak
- Fase 2/3: Mulig langsiktig løsning, avhenger av at behov oppstår

Tiltakene i planforslaget er gjennomgått tematisk i kapitlene nedenfor.

5.1 Passasjerterminal

Terminal- og tårnbygget ble opprinnelig oppført i 1963 og har senere blitt utvidet flere ganger, senest i 2014 med ny avgangshall i lavvo og med etablering av egen røntgenmaskin for bagasjeskanning. Terminalbygget har nå grunnflate på ca. 2 450m2 (inkludert lavvo) og rommer publikumsfasiliteter, administrative lokaler, kontorer og tekniske rom. Publikumsarealene i terminalbygget er lokalisert som vist på figuren nedenfor.



Figur 5-2 Plantegning terminal Lakselv lufthavn

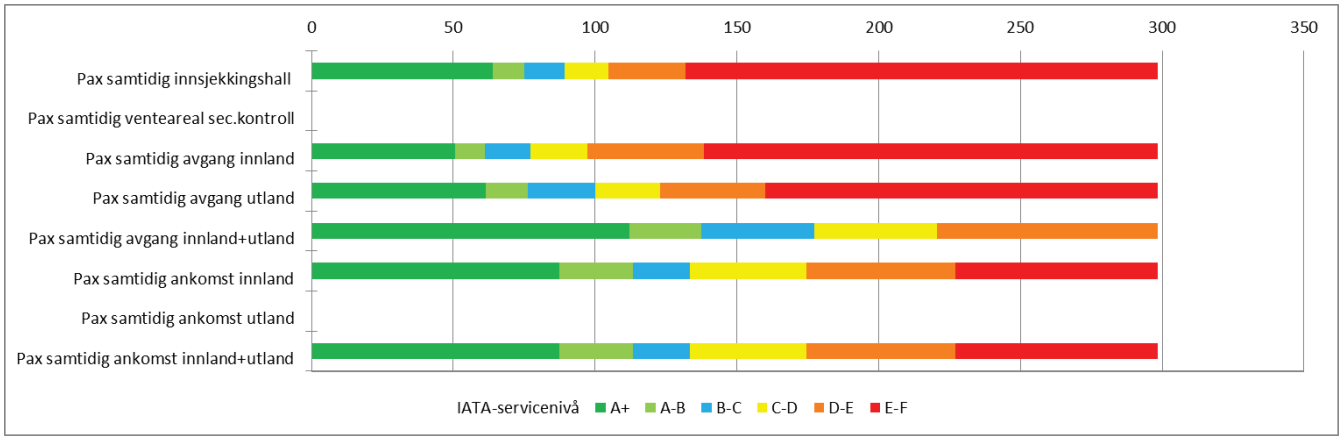
Kapasitetsberegning

Det er utført en enkel kapasitetsberegning for publikumsarealene i terminalen ved hjelp av en regnearkmodell basert på IATAs definerte nivåer for servicestandard:

A. Utmerket service
B. Høy grad av service
C. God service
D. Tilstrekkelig nivå av service
E. Utilstrekkelig nivå av service
F. Uakseptabelt servicenivå

De seks servicenivåene gjenspeiles i tallfestede nivåer for tilgjengelig gulvareal for passasjerer. En kan derved beregne hvor mange personer det er plass til på et areal av en gitt størrelse gitt et bestemt servicenivå.

Figuren nedenfor viser hvor mange passasjerer det er plass til samtidig på publikumsarealene i terminalen, gitt de ulike servicenivåer beskrevet av IATA.



Figur 5-3 Antall passasjerer det er plass til i terminalen på Namsos lufthavn, gitt ulike IATA servicenivåer

IATA anbefaler at servicenivå D skal benyttes som grenseverdi for hvilket servicenivå som skal tilbys til passasjerene, dvs. grensen mellom gul og oransje farge. Grenseverdien mot servicenivå E kan regnes som akseptabel for kortvarige tidsrom, f.eks. i forbindelse med pre-bording.

Beregningene viser at med servicenivå D er det plass til samtidig opphold av:

- Noe over 100 avreisende passasjerer i innsjekkingshallen / kø til sikkerhetskontrollen
- Ca. 100 passasjerer i avgangshallene inne i terminalen, (130 passasjerer med servicenivå E)
- Ca. 125 passasjerer i lavvoen, (160 passasjerer med servicenivå E)
- Ca. 180 passasjerer i ankomsthallen

Dimensjonerende trafikkmengde regnes internasjonalt vanligvis som den 30. høyest trafikkerte timen i løpet av et år. Jf. trafikkstatistikken i SIA var det i 2015 30 dager som hadde mer enn henholdsvis 136 avreisende- og 158 ankommende passasjerer innenfor en enkelt klokketime. Årets 10. høyest trafikkerte time hadde tilsvarende ca. 200 avreisende/ankommende passasjerer, mens årets 5. høyest trafikkerte time hadde hhv. 370 avreisende / 220 ankommende passasjerer.

Beregningen viser således at terminalen tilnærmet har kapasitet tilpasset dagens normale trafikkmengde. Unntakssituasjoner med svært sprengt kapasitet inntreffer noen få ganger pr år, spesielt i forbindelse med snuhavnoperasjoner knyttet til cruisebåttrafikk og ved chartertrafikk med store flytyper.

Foreliggende trafikkprognose tilsier ikke at det er behov for å gjennomføre kapasitetsøkende tiltak i terminalen. Det arbeides imidlertid med å utvikle Finnmark som turistdestinasjon fra flere hold, og i masterplan er det lagt til grunn at det i et langsiktig tidsperspektiv kan bli aktuelt å utvide terminalen for å tilrettelegge for økt chartertrafikk. På plankartet for fase 2/3 er det skissemessig vist en mulig utvidelse av avgangsarealene i terminalen mot nord, og av ankomsthallen mot sør.

Oppsummering av anbefalte tiltak i terminalen

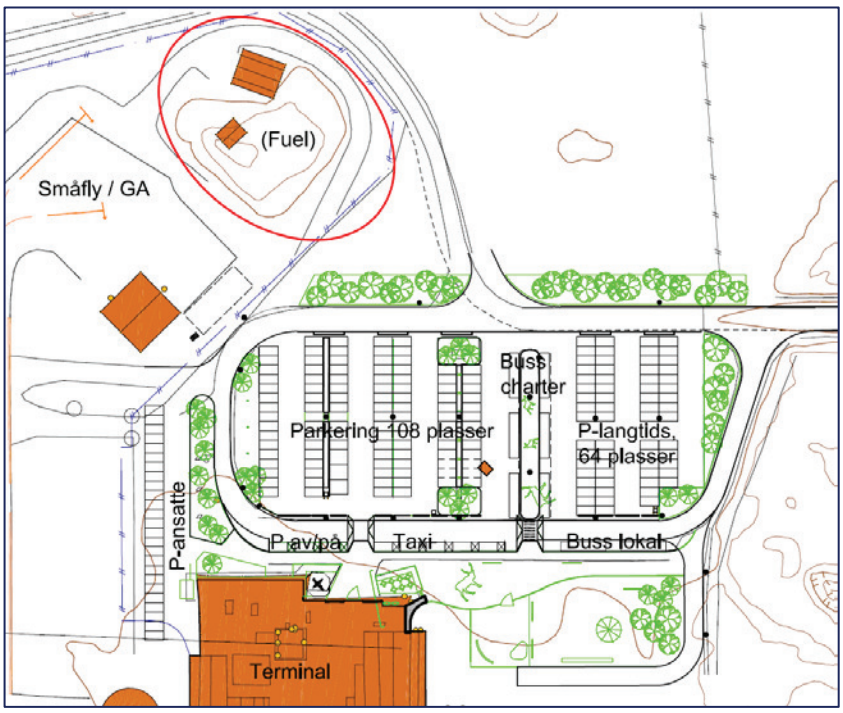
Fase	Behov	Tiltak
1		
2-3	Tilrettelegge for eventuelt behov for utvidelse av flyterminalen på lang sikt.	Avsette areal til langsiktig terminalutvidelse i arealbruksplaner.

5.2 Landside, vegadkomst og parkering

Lakselv lufthavn har adkomst fra Riksvei 892 som er en kort forbindelsesvei mellom E6 og lufthavnen. Veiens lengde er 1,6km. Lakselv lufthavn ligger 3-5 minutters kjøring fra Lakselv sentrum.

Landsiden på lufthavnen ble utvidet i 2009, med utforming som vist på figuren under.

Nærmest terminalen er det 3 plasser for av- og påstigning samt plasser for lokalbuss og taxi. I tillegg er det totalt 172 parkeringsplasser for publikum og 6 plasser for tur- og charterbusser.



Figur 5-4 Plan for opparbeiding av landside, veg og parkering

Erfaringsmessig er det etterspørsel etter fra 1,2 til 1,4 bilparkeringsplasser pr. 1000 årspax på flyplasser.

Dagens publikumsparkering med 172 plasser bør således ha kapasitet for en årlig trafikkmengde på over 120 000 passasjerer.

Hvis det oppstår behov for å utvide landsiden med flere parkeringsplasser kan dette etableres på arealet som tidligere ble benyttet av Forsvaret til fuel-anlegg, markert med rød sirkel på figuren til venstre. Anlegget har ikke vært i bruk på flere år og skal fjernes av Forsvaret i 2017.

Det er ikke vurdert å være behov for å gjennomføre tiltak på lufthavnens landside.

5.3 Flyside

5.3.1 Flyoperative forhold / flysikring, fjernstyrte tårn

Innflygningen til bane 17 er i dag basert på LOC + DME, dvs. ikke-presisjons innflyging. Bane 35 har presisjonsinnflyging ved hjelp av full ILS.

Lakselv lufthavn har i dag tårn med lufttrafikkledelse. I forbindelse med gjennomføring av tjenesteformprosjektet hadde Avinor en gjennomgang av kriteriene for å vurdere hvilken tjenesteform den enkelt lufthavn skal ha, og å bestemme hvilke lufthavner som skal ha henholdsvis kontrollerte- og AFIS-tårn.

Tjenesteformprosjektet pågikk delvis parallelt med Avinors utredning om muligheten for fjernstyring av tårn. Med utgangspunkt i gjennomførte vurderinger besluttet Avinor i april 2015 å investere i fjernstyrte tårntjenester for inntil 15 lufthavner. Disse lufthavnene skal driftes fra et tårnsenter lokalisert i Bodø. Avinor Flysikring har utarbeidet en prioriteringsrekkefølge basert på vurdering av effekt for inntjening, gjennomførbarhet og investeringsbehov i tårn på de ulike lufthavnene. En av konklusjonene i denne vurderingen er at Lakselv lufthavn er blant de lufthavnene der det er anbefalt å innføre teknologi for fjernstyring først.

Alle 15 tårn skal etter planen være i drift fra tårnsenteret i Bodø innen utgangen av 2020, men rekkefølgen for implementering er ennå ikke endelig bestemt.

Gjennomføringen av planene for fjernstyring av tårn foregår i egne prosesser og er ikke tatt med i tiltakslisten i masterplanen.

5.3.2 Rullebane med sikkerhetsområder og lysanlegg

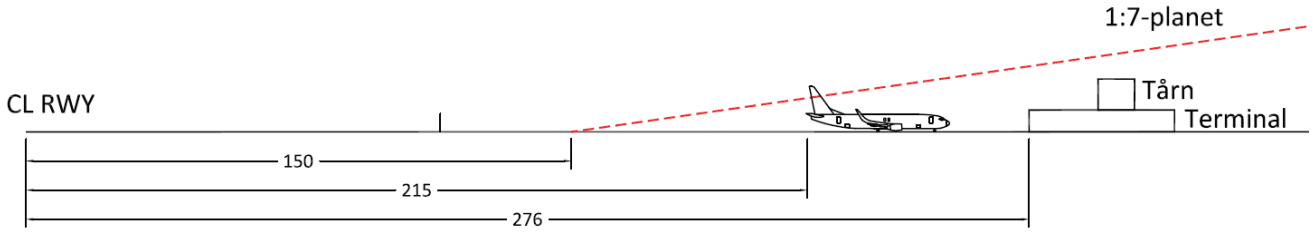
Teknisk operativ godkjenning for Lakselv lufthavn er forlenget frem til 01.08.2017, se omtale i kapittel 2.4.2. I godkjenningen fra Luftfartstilsynet er det stilt krav om gjennomføring av følgende tiltak:

- Rullebanen skal være rillet
- Senterlinje og siktepunkt skal være lyssatt
- Planering av overgangshelningene på begge sider av RESA-område, både på øst- og vestsiden

Tiltakene planlegges gjennomført innen fristen i 2017.

5.3.3 Hinderflater

Figuren nedenfor viser et snitt av hindersituasjonen på flyoppstillingsplattformen foran terminalen. Som det fremgår av figuren kan halen på oppstilte fly penetrere sidehinderflaten (1:7-planet) jf. regelverket. Dette gjelder fly av typen B737-800 og større.

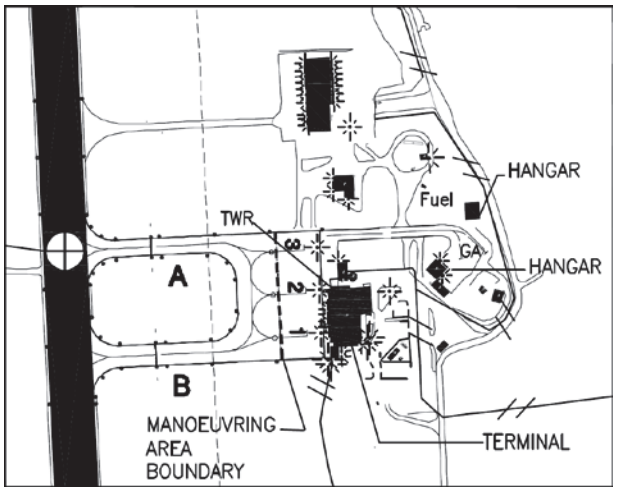


Figur 5-5 - Dagens hindersituasjon – snitt

At oppstilte fly penetrerer sidehinderflaten er tilfelle ved mange av Avinors lokale lufthavner. Forholdet er ikke omtalt i *Teknisk- operativ godkjenning* for lufthavnen. I masterplanen er det lagt til grunn at eksisterende situasjon kan videreføres, men at nye bygg og oppstillingsplattformer fortrinnsvis skal tilfredsstille regelverket.

5.3.4 Taksebaner og flyoppstilling

To taksebaner A og B forbinder rullebanen og flyoppstillingsområdet. Taksebane A og B er henholdsvis 18 og 23 meter brede, pluss 3m skuldre. Figuren nedenfor viser dagens utforming av flysiden med taksebaner og flyoppstilling.



Det er kunngjort oppstillingsplass for 3 kode C-fly, plass 1-3. I tillegg er det plass for kode A-fly, samt mulighet for flyoppstilling på militær plattform på motsatt side av rullebanen.

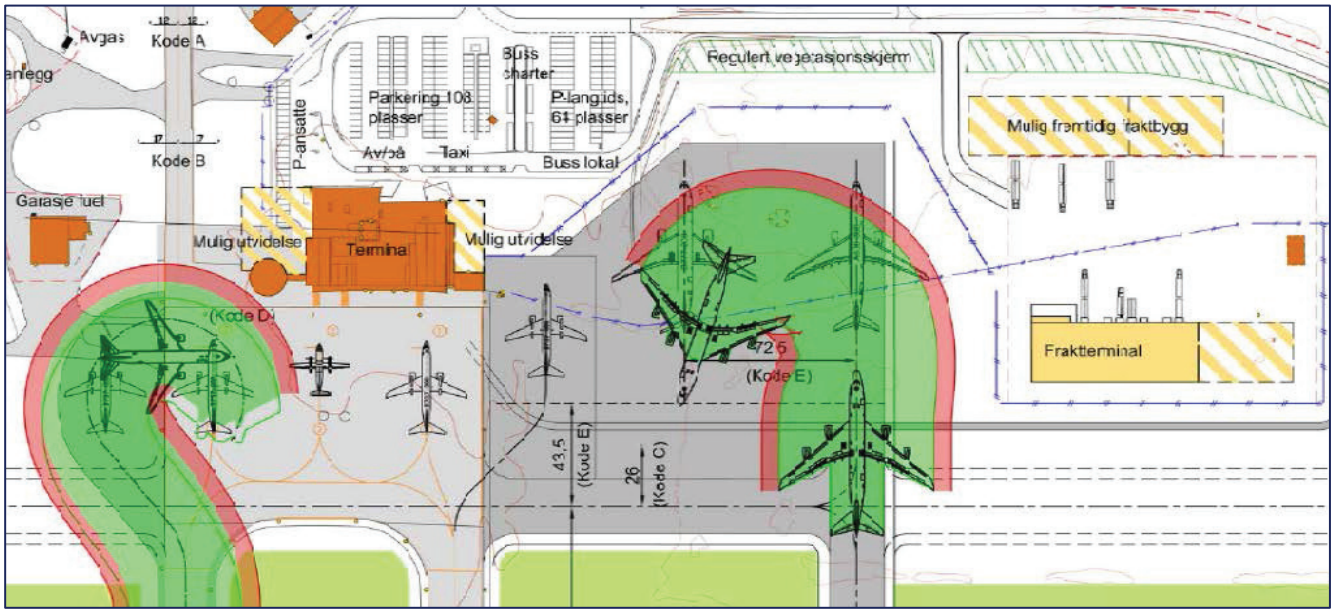
Taksebane A tilfredsstiller kravene for fly inntil kodebokstav C, mens taksebane B også tilfredsstiller for kodebokstav D/E.

Siden lufthavnen har trafikk med store fly (kodebokstav D/E) er det ønskelig at begge taksebanene har bredde tilpasset disse flytypene.

Figur 5-6 Flyside med taksebaner og flyoppstilling, AIP 28. juli 2011

I forhold til arealdisponering i et langsiktig tidsperspektiv er det i planen tilrettelagt for økt trafikk med fly tilhørende henholdsvis kodebokstav D og E.

På figuren nedenfor er det vist en mindre utvidelse av flyoppstillingsplattformen mot nord, og en større utvidelse mot sør. I tillegg er det vist eksempler på sporingskurver for selvmanøvrering av fly, henholdsvis flytypene kode D (B767-300ER) i nord, og kode E (B747-300ER) i sør.



Figur 5-7 Terminal og flyoppstilling, mulig langsiktig utvikling

Figuren illustreres således at det er fysisk plass til å etablere en ekstra oppstillingsplass for kode C-fly i nord, og at dette også vil muliggjøre oppstilling av kode D-fly parallelt med terminalen, i korrekt avstand i forhold til sidehinderflaten. En slik utvidelse antas å være mest aktuell ved hyppig samtidig trafikk av jetfly innen kodebokstav C og D, f.eks. ved vesentlig økning i langdistanse chartertrafikk.

Plattformutvidelsen mot sør antas tilsvarende å kunne bli aktuell dersom frakthåndteringen ved lufthavnen øker vesentlig, f.eks. i forbindelse med frakt av sjømat til markeder i Østen.

5.3.5 Avisingsplattform

Flyavising / baneavising benyttes i liten grad og det er heller ikke etablert egen avisingsplattform. Det foreligger ikke planer eller krav om etablering avisingsplattform. Evt. behov vurderes løpende.

Oppsummering av anbefalte tiltak flyside

Fase	Behov	Tiltak
1	Opprusting av lufthavnens sikkerhetsområder og lysanlegg i henhold til vilkår i TO-godkjenning	Gjennomføre prosjekt: *Reasfaltering og lyssetting*
	Taksebane A tilfredsstiller ikke breddekravene for kode D/E-fly	Utvide bredden på taksebane A til 23 meter
2-3	Utvikle flyoppstillingen i samsvar med behov	Reservere areal for eventuell utvidelse av flyoppstillingsplattformen

5.4 Driftsområde og drivstoffdepot

Lufthavnen fikk nytt driftsbygg i 2009. Etter dette er driftsområdet videre opparbeidet, bl.a. med asfalterte utearealer og nytt sandlager. Driftsbygget har en grunnflate på ca. 1800 m^2 og rommer bl.a. brannstasjon, kontrollrom, vaskehall, verksteder, garasjer, kontorer, trimrom samt personal- og oppholdsrom. Området fremstår nå som funksjonelt og hensiktsmessig.

Øst for Avinors driftsbygg, mellom driftsbygget og terminalen, finnes drivstoffdepot med tankanlegg for flydrivstoff og avgas, samt garasje for fuelbil. Fuel-anlegget eies av AirBP, men driftes av Avinor. I dette området finnes også Avinors anlegg for fylling av diesel på kjøretøy.

Tankanleggene i drivstoffdepotet er kontrollert av Avinor i 2014. Anlegget til AirBP har to ståltanker som er nedgravd og en ståltank som er plassert på betong fundament uten oppsamling.

Anleggene er i god stand og det er ikke behov for tiltak.

Avinor har mottatt henvendelse fra selskap som vurderer å etablere nytt tilbud for levering av flydrivstoff og handling-tjenester på lufthavnen.

På figuren til venstre er det markert to mulige lokaliseringer for av tankanlegg og garasjebygg for slik aktivitet.

Figur 5-8 Driftsområde og drivstoffdepot

Den røde sirkelen på figuren markerer sikkerhetsavstanden fra eksisterende avgas-anlegg. Det vil bli tatt stilling til lokalisering av et nytt fuel-anlegg når dette evt. blir aktuelt.

Anbefalte tiltak driftsområde og drivstoffdepot

Fase	Behov	Tiltak
1	Avinor har mottatt forespørsel om tomtefeste fra ekstern aktør som ønsker å etablere nytt fuel-anlegg på lufthavnen	Avsette plass til etablering av nytt fuel-anlegg
2-3		

5.5 Andre lufthavnfunksjoner

5.5.1 Security flyside

Det etableres tidsbestemt CSRA i forbindelse med avgang og landing, dette vurderes som effektivt og rimelig. Dette kan overvåkes med termisk kamera om ønskelig. Demarkert område omfatter områder på flyside med trafikk (ombordstigning og/eller lasting) som ikke nødvendigvis krever kontrolltiltak som beskrevet for kommersiell trafikk. Airport Patrol foretar kontroll av ID-kort og autorisasjoner av personer som oppholder seg innenfor områdene på stikkprøvebasis.

5.5.2 Brannøvingsfelt

Brannøvingsfeltet ble bygget i 2006 og tatt i bruk våren 2007. Oppsamlingsområdet (membran) ble utvidet i 2008 og VA-anlegget ble oppgradert i 2014. Feltet består i dag av følgende komponenter:

- Spillplate m/simulator
- Manøvreringsområde
- Tank for parafin (Fyringsparafin)
- Kontrollbu
- Evalueringsbu
- Servicebygg
- Avløp for forurenset vann inkl. buffertanker, oljeutskiller og pumpestasjon/prøvekum m/ dykket pumpe
- Røykdykkeranlegg

Avløpet føres via utslippsledning til Brennelvfjorden i et område med god innblanding i vannmassene.

Det er flere lufthavner som reiser til brannøvingsfeltet i Lakselv for å gjennomføre øvelser: Honningsvåg, Mehamn, Hasvik og Hammerfest. I tillegg har lufthavnen avtale med Porsanger kommune som også benytter øvingsfeltet.

Servicebygget består i dag av to Moelvenbrakker med enkel standard. Det er behov for oppgradering av servicebygget. Som følge av økende aktivitet med helikopter i nord er det også økende behov for å øve på redning og brannslukking i helikopter. Det er ønskelig at det etableres en «dummy» / helikoptersimulator på brannøvingsfeltet.

5.5.3 Flyfrakt

Vinteren 2015/2016 er det planlagt 15 – 20 flyvninger med krabbe direkte fra Lakselv til Sør-Korea med fly av typen Antonov 204. Denne maskinen kan operere med opptil 30 tonn last og trenger 2.500 meters rullebane.

I forbindelse med utrustning av den nye Goliat-plattformen i Hammerfest ble det gjennomført to direkteflyvninger fra Sør-Korea til Lakselv med et stort transportfly av typen Antonov. ENI som har ansvar for Goliat-plattformen regner med at den typen transport som ble gjennomført i 2015 var et «engangstilfelle» og at det kan være flere år før et slikt behov igjen oppstår for Goliat.

I masterplanen er det forutsatt at flyfrakt kan foregå på dagens infrastruktur og med rullebanelengde 2500 meter. Planmessig er det avsatt plass til en mulig fremtidig oppstillingsplass for store fraktfly sør for flyterminalen og det er avsatt plass for ytterligere fraktbygg i området der Miniekspress er i ferd med å etablere sin fraktterminal.

5.5.4 Flyklubb og GA

Lufthavnen har et aktivt småflymiljø som er etablert på eget område øst for terminalen. Lakselv mikroflyklubb har to hangarer ut mot GA-plattformen.

GA-området kan ved behov utvides mot sør, inn på området som tidligere har vært benyttet til fuel-anlegg, etter 2017 når Forsvaret har fjernet anlegget. Se figur 5.4 over.

5.5.5 Internveier

Det er mangelfull adkomst til navigasjonshjelpemidler, el-sentral og brannøvingsfelt i nord. Det er også ønskelig at det etableres internveg til baneende sør, bl.a. for gjerdeinspeksjon.

Anbefalte tiltak andre lufthavnfunksjoner

Fase	Behov	Tiltak
1	Internvegene på lufthavnen har mangler/lav standard. Servicebygget på brannøvingsfeltet har enkel standard og det mangler objekt for å øve på helikopter.	Det er behov for en del mindre oppgraderinger av internveier. Det er behov for oppgradering av servicebygget, og det er ønskelig at det etableres en «dummy» / helikoptersimulator på brannøvingsfeltet.
2-3	Det er økende interesse og aktivitet innen flyfrakt fra Lakselv lufthavn.	Avsette plass til utvikling av et område for flyfrakt.

6 Miljø

6.1 Støy

Det ble utført kartlegging av flystøy for perioden 2008-2018 for Lakselv lufthavn i 2009. Kartleggingen ble utført av SINTEF på oppdrag for Avinor/OSL og er dokumentert i Rapport A12289*, Støysoner for Lakselv lufthavn*.

I forbindelse med søknad om ny konsesjon for lufthavnen ble det i 2015 vurdert å gjennomføre ny støyberegning. Støyberegningen fra 2009 bygger imidlertid på et høyere trafikkvolum enn hva som faktisk er tilfelle i dag, og også i forhold til hva som ligger inne i den nyeste trafikkprognosen. Det ble på dette grunnlag vurdert at den eksisterende støyberegningen fortsatt er representativ og at ikke var behov for å gjennomføre nye beregninger.

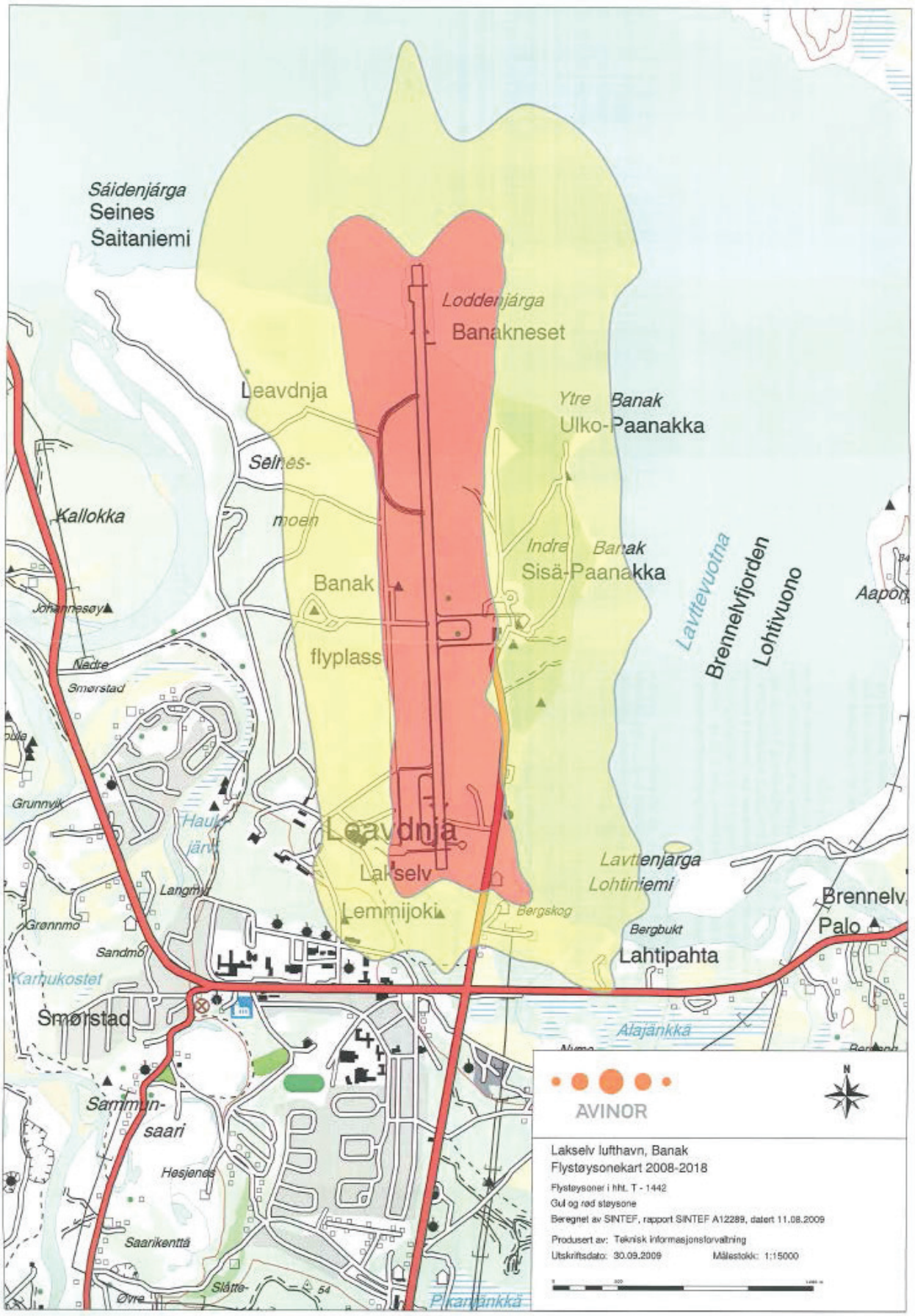
Resultatene av støyberegningene viser at støybildet i svært stor grad domineres av den militære aktiviteten og det er F-l6 som er dimensjonerende flytype, selv med den forholdsvis lave aktiviteten. Aktiviteten foregår i det alt vesentlige på dag og kveld og bare i liten grad på natt.

For å sammenligne med tidligere resultater er det foretatt en telling av antall personer som har L_{eq24h} 50 dBA eller høyere støynivå utenfor sin bolig for dagens situasjon og 10 års prognosen. Til sammenligning er det lagt ut en kolonne fra forrige beregning for Banak hvor prognosetallene for 2010 er tatt med.

Limits	NoOfPeople 2006/8	NoOfPeople 2018	*NoOfPeople 2010, ref [20]*
50-55	8	8	*726*
55-60	3	3	*457*
60-65	3	3	*24*
65-70	0	0	*8*
70-	0	0	*0*

Figur 6-1 Antall mennesker bosatt innenfor flatt døgnekvivalent, A-veid lydnivå på 50 dBA.

T-1442 foreskriver at støysonekartet som skal brukes i plansammenheng skal settes sammen av verste situasjon av dagens og prognosen. Det følgende kartet vil derfor være støysoner i henhold til dette.



Figur 6-2 Støysonekart etter T-1442 for Lakselv lufthavn

6.2 Utslippstillatelse

Avinor mottok 12.03.2007 utslippstillatelse for Lakselv lufthavn fra Fylkesmannen i Finnmark. Tillatelsen gjelder følgende utslipp:

- baneavisingskjemikalier,
- flyavisingsvæske og
- utslipp av overvann.

Lufthavnen har en egen utslippstillatelse for brannøvingsfeltet fra 18. juli 2006.

I tillegg til eget mannskap ved Lakselv lufthavn gjennomfører i dag brann- og redningsmannskaper fra tre av de regionale lufthavnene i Finnmark (Hammerfest, Mehamn og Honningsvåg) øvelser ved lufthavnen, og Porsanger brannvesen gjennomfører røykdykkingsøvelser på feltet.

På grunn av nytt EU-regelverk er alle lufthavnene pålagt å gjennomføre oppdateringskurs for alle mannskaper innen brann og redning annet hvert år fra 2015 (tidligere ble dette gjennomført hvert fjerde år). Aktiviteten på brannøvingsfeltet ved Lakselv lufthavn økte derfor fra 2015.

Avinor har på denne bakgrunn sendt søknad til Fylkesmannen i Finnmark om endrede rammer for bruk av feltet og tilhørende kjemikaliebruk. Avinor har ennå ikke mottatt svar på søknaden.

Avinors utslippstillatelser omfatter ikke avising på Forsvarets eiendom. All avising av militære fly utføres på Forsvarets oppstillingsplass (line), og utføres i praksis av Widerøe på bestilling av Forsvaret. Det er avklart med Fylkesmannens miljøvernavdeling at Forsvarsbygg selv må søke om utslippstillatelse for avising på deres oppstillingsplass.

6.3 Biologisk mangfold

Det ble gjennomført kartlegging av biologisk mangfold på Lakselv lufthavn i 2005, BM-rapport 65-2004, datert 01.12.2004. Kartleggingen var en del av oppfølgningen av *"Forsvarets sektorhandlingsplan for biologisk mangfold"* og *"Forsvarets handlingsplan for miljøvern".*

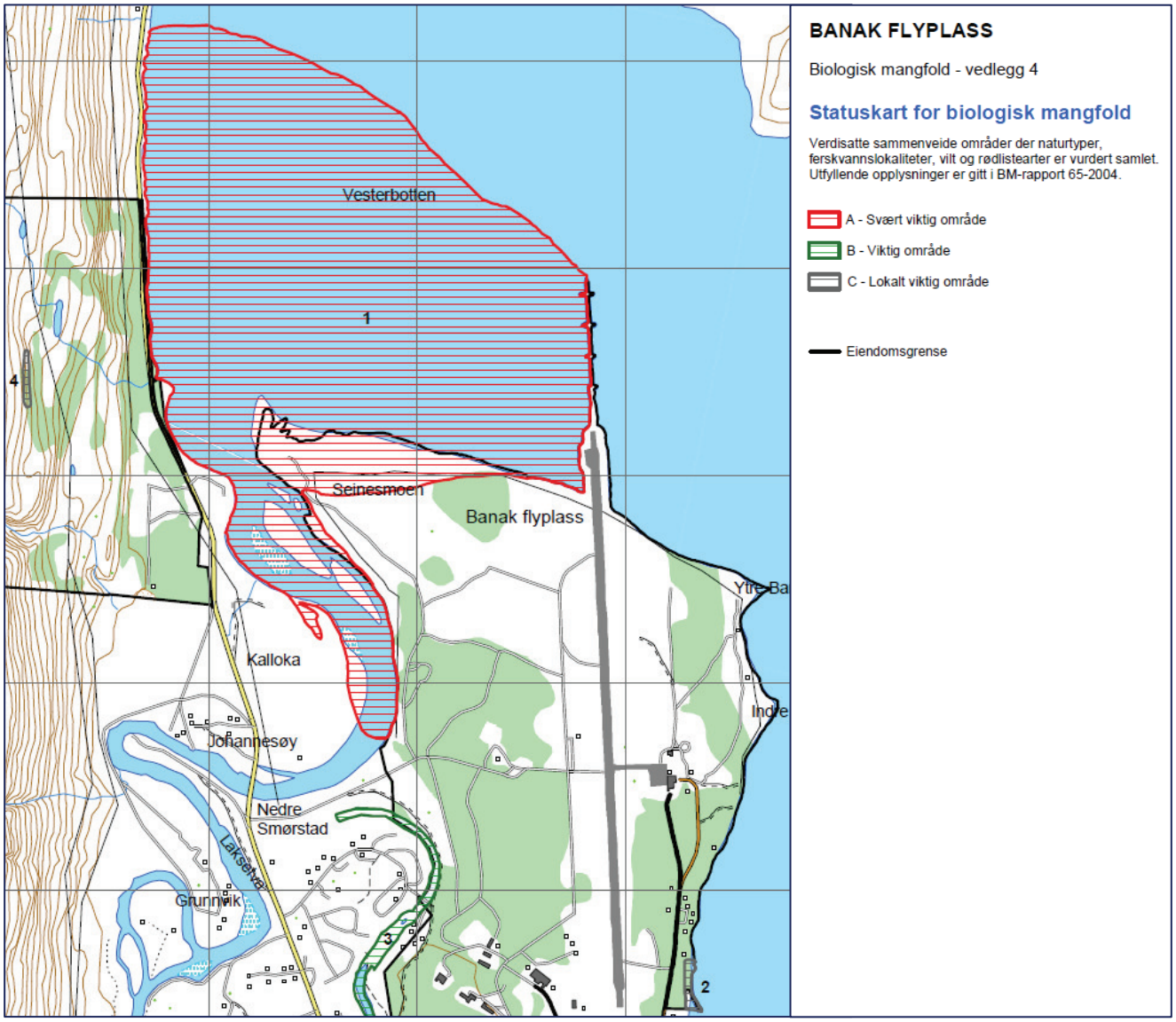
Følgende tema ble kartlagt: naturtyper, ferskvannslokaliteter, viltområder og rødlistearter.

Basert på feltarbeid og gjennomgang av eksisterende dokumentasjon er det identifisert og beskrevet fire naturtypelokaliteter og to prioriterte viltområder på lufthavnen. Det er ikke registrert ferskvannslokaliteter som oppfyller kravene i DN-håndbøkene. Tre rødlistearter er registrert. Ved sammenveiingen er en lokalitet vurdert som svært viktig (A), ett som viktig (B) og to lokaliteter som lokalt viktig (C) for biologisk mangfold. Det er gitt forvaltningsråd for hvert enkelt område.

Lokaliteten som er vurdert som svært viktig (A) strekker seg fra utløpet av Lakselv til rullebanen i øst, som vist på figuren nedenfor.

Lokaliteten utgjør et brakkvannsdelta på 3-4 km^2 i vifteform utenfor utløpet av elva. Videre utover er det store gruntvannsområder som blottlegges ved fjære sjø. Flate strandenger dekker store areal nedenfor terrassen der lufthavnen ligger.

Lokaliteten er vurdert som svært viktig (A) på grunn av at lokaliteten er et lite påvirket elvedelta med store og varierte strandengstyper med et typisk artsinventar for denne typen strandenger i Finnmark.



Figur 6-3 – Naturtypelokaliteter Lakselv lufthavn

Innenfor sanddyne-engene forekommer arter som strandflatbelg, jåblom, ryllik, blåklokke, strandrug, småengkall, tiriltunge, setermjelt, gåsemure (underarten eskimomure), krekling m.m. I enkelte dynetrau forekommer fjæresøte, og flere hundretalls fjæresøter vokser i strandengene på lokaliteten. I de ulike typene av saltenger inngår arter som rødsvingel, saltsiv, strandarve, strandkjempe, skjørbuksurt, fjæresauløk, gåsemure (eskimomure), teppesaltgras, grusstarr og ishavsstjerneblom. Dyneheiene har ingen registrert forekomst av kalkkrevende planter som reinrose, fjellfrøstjerne, rabbestarr m.m.

Lokaliteten er vurdert som lokalt viktig viltområde (C) da den er et viktig trekk- og rasteområde, spesielt for gressender og vadefugl.

For Avinor er det en utfordring å ha et attraktivt område for vadefugl nært lufthavnen, spesielt i forbindelse med gåsetrekket vår og høst. På lufthavnen løses dette ved at området inspiseres og fugler skremmes bort før flyavgang og -landing.

I masterplanen er det ikke foreslått tiltak innenfor lokaliteten som er kartlagt.

6.4 Energi

Avinor har en konsernovergripende miljøstrategi for perioden 2016-2020, som også omfatter energibruk. Avinor som målsetning å redusere og fase ut fossil energi.

Som et ledd i denne strategien er det opprettet et eget prosjekt som arbeider med å gjennomføre ENØK-tiltak på Lakselv lufthavn. Prosjektet har som målsetning å utarbeide plan for gjennomføring av tiltak i løpet av 2016.

Prosjektet har foreløpig identifisert følgende mulige tiltak:

- Innføring av lysstyring
- Styring av varmekabler i terminalens inngangsparti
- Etablere ettervarmebatteri på ventilasjon i administrasjonsfløy
- Skifte belysning til LED
- Styring av varme i ankomsthall

7 Tiltaksliste / handlingsprogram

Oppsummering av tiltak fra planforslag og tilstand / behov / løsning.

Tiltak fase 1	Kommentarer
Oppgradere rullebanens sikkerhetsområder og lysanlegg	Forutsettes utført i prosjekt Reasfaltering og lyssetting
Vurdere å utvide bredden på taksebane A til 23 meter	Vil muliggjøre trafikk med fly av kodebokstav D/E på begge taksebaner
Vurdere oppgradering av internveier på lufthavnen	Lav standard på internveger medfører tungvint inspeksjon av gjerder og annen infrastruktur
Vurdere oppgradering av servicebygget og å etablere øvingsobjekt for helikopter på brannøvingsfeltet	Flere lufthavner øver på brannøvingsfeltet i Lakselv. Økende helikoptertrafikk i nord medfører økt behov for øving på helikopter
Reservere areal for langsiktig utvikling av lufthavnen / utarbeide ny reguleringsplan for terminal- og bebyggelsesområdet	Da Porsanger kommune ga byggetillatelse for oppføring av nytt driftsbygg på lufthavnen i 2007 ble det stilt som forutsetning at Avinor skulle igangsette arbeid med oppdatering av reguleringsplanen
Tiltak fase 2	
Hvis behov oppstår; gjennomføre tiltak for å øke kapasiteten i terminalen og på flyoppstilling	