

Avinor AS

REGULERINGSPLAN FOR BERLEVÅG LUFTHAVN BERLEVÅG KOMMUNE



Planbeskrivelse

2.oktober 2009

RAPPORT

Oppdrag: 5011045		Rapportdato: 2.oktober 2009	
Tittel: Reguleringsplan for Berlevåg lufthavn i Berlevåg kommune - Planbeskrivelse			
Forfattere: Aslaug Bjørke		Rapport nr.:	
Oppdragsgiver: Avinor AS		Kontaktperson/referanse: Sondre Høvik Johansen	Distribusjon: Åpen
Sammendrag: <p>Beskrivelse av forslag til ny reguleringsplan for Berlevåg lufthavn som innarbeider kravene i forskrift om utforming av store flyplasser (BSL E 3-2). Planforslaget vil bl.a. gi hjemmel til å utvide sikkerhetsområdene rundt flyplassen både i lengde og bredde. Nytt lufthavngjerde skal plasseres på utsiden av sikkerhetsområdet og navigasjonsanleggene. Ny eiendomsgrense for Avinor blir minimum 3 meter utenfor gjerdet. Planforslaget regulerer for en rullebanelengde på 829 meter. Det settes av areal til navigasjonsanlegg øst og sørøst for rullebanen og areal til sirklingslys og hinderlys vest for rullebanen, samt kabeltrasé for strømførende kabel frem til disse. I tillegg settes av areal til innflygingslysrekker og utrykningsveger i begge ender av rullebanen.</p>			
Emneord (4 stk.): Reguleringsplan Lufthavn Sikkerhetsområder Planbeskrivelse		Fylke: Finnmark Kommune: Berlevåg	

Utarbeidet:

Trondheim 2.oktober 2009

Kontrollert/godkjent:

INNHOLDSFORTEGNELSE

RAPPORT	2
1. BAKGRUNN.....	5
2. PLANPROSESSEN.....	5
2.1 FORHÅNDSVARSLING OG KUNNGJØRING	5
2.2 INNSPILL.....	6
3. EKSISTERENDE PLANER OG BESLUTNINGER.....	8
4. PLANOMRÅDET	10
4.1 BELIGGENHET	10
4.2 EIENDOMSFORHOLD.....	10
4.3 TRAFIKALE FORHOLD.....	11
<i>Flytrafikk.....</i>	<i>11</i>
<i>Vegsystem.....</i>	<i>11</i>
<i>Parkering</i>	<i>11</i>
4.4 EKSISTERENDE FLYPLASSINFRASTRUKTUR	11
<i>Rullebaner.....</i>	<i>11</i>
<i>Utrykningsveger.....</i>	<i>11</i>
<i>Innflygningslys</i>	<i>11</i>
<i>Flyoppstillingsområde</i>	<i>11</i>
<i>Navigasjonsanlegg.....</i>	<i>11</i>
<i>Bebyggelse</i>	<i>11</i>
<i>Brannøvingsfelt.....</i>	<i>12</i>
4.5 ANNEN AREALBRUK I OMRÅDET	12
4.6 OVERSIKT OVER MYNDIGHETSTILLATELSER	12
5. PLANVURDERINGER.....	13
5.1 BESKRIVELSE AV SPESIELLE PLANVURDERINGER.....	13
<i>Utvidelse av banelengder og sikkerhetsområder</i>	<i>13</i>
<i>Areal til navigasjonsinfrastruktur.....</i>	<i>13</i>
<i>Utrykningsveger.....</i>	<i>13</i>
<i>Restriksjonsområder</i>	<i>14</i>
5.2 BESKRIVELSE AV KONSEKVENSER	15
<i>Flystøy.....</i>	<i>15</i>
<i>Kulturminner.....</i>	<i>16</i>
<i>Landbruk.....</i>	<i>17</i>
<i>Eiendomsforhold.....</i>	<i>17</i>
6. PLANFORSLAG.....	19
6.1 PLANFORSLAGETS FORMÅL.....	19
6.2 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGETS FORMÅL	19
Vedlegg 1: Flystøysoner omkring Berlevåg lufthavn - beregnet med grunnlag i en 829-metesbane.	22
Vedlegg 2 - Skisse over nye banelengder og sikkerhetsområder - beregnet for 829-metersbane	23

Figur 1, Kart over Berlevåg lufthavn med omliggende områder. (Kilde: Gislink)5

Figur 2, Kart over Berlevåg kommune. (Kilde: www.berlevag.kommune.no/kart-og-fakta) ..10

Figur 3, Prinsippskisse som illustrerer de ulike høyderestriksjonsflatene rundt rullebanen iht. BSL E 3-2.15

1. BAKGRUNN

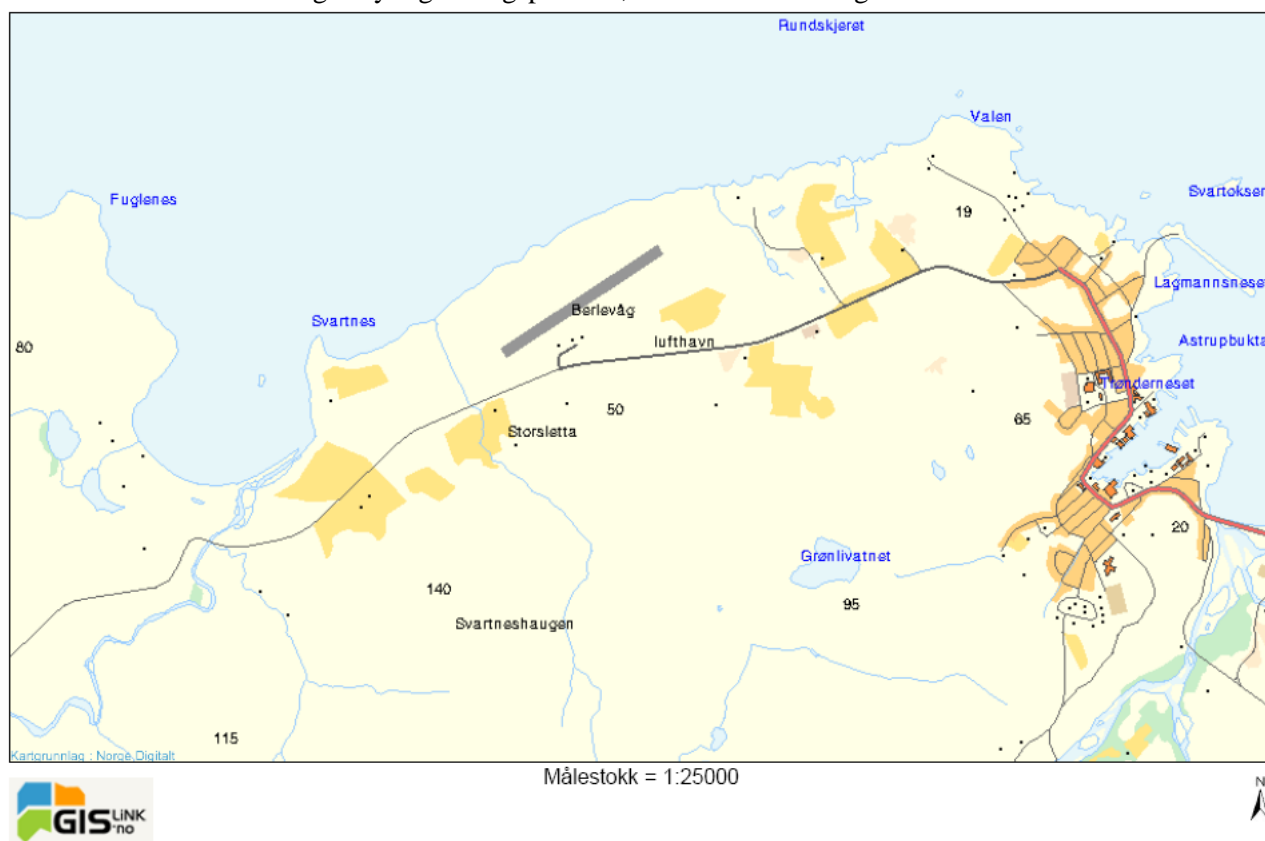
Berlevåg lufthavn må oppfylle kravene som luftfartsmyndighetene har fastsatt for flytrafikk med aktuelle flytyper på det regionale nettet i Norge. Disse kravene framgår av forskrift om utforming av store flyplasser (BSL E 3-2). For at Berlevåg lufthavn skulle oppfylle vilkårene til fornyet teknisk godkjenning ble det i 2007 gjennomført en del utbedringstiltak på dispensasjon, bl.a. i forhold til sikkerhetsområdene som omslutter rullebanen. Det var behov for større areal til innflygingslysrekker, navigasjonsanlegg og utrykningsveger i begge ender av rullebanen. Likeledes også strengere høyderestriksjoner rundt lufthavnen enn det som ligger i gjeldende reguleringsplan. Planområdet er avgrenset ut fra de endrede høyderestriksjonene iht. det nye regelverket, behovet for utvidelse av sikkerhetsområdene og utrykningsveger i begge ender av rullebanen, samt av areal til risikoreduserende tiltak som sirklingslys og hinderlys og strømtilførsel til disse.

Som grunnlag for dette arbeidet må gjeldende reguleringsplan for lufthavna fra 1975 revideres. Avinor AS legger med dette fram forslag til ny reguleringsplan for flyplassen med omkringliggende områder. Planen regulerer for en rullebanelengde på 829 meter.

2. PLANPROSESSEN

2.1 Forhåndsvarsling og kunngjøring

Det ble avholdt oppstartsmøte for planarbeidet med Avinor og Berlevåg kommune 9.desember 2008. Til sammen ble 9 offentlige etater, i samsvar med §§ 27-1 og 30 i Plan- og bygningsloven, forhåndsvarslet i brev av 2.desember 2008. Igangsetting av planarbeidet ble samtidig kunngjort i lokalavisa Finnmarken og på nettstedet www.berlevaagnytt.com. Andre berørte parter ble ikke varslet i eget brev, da utbyggingen allerede er gjennomført. Arbeidet med reguleringsplanen medfører ikke nye endringer for disse. Kartet under viser lufthavnområdet det skal lages ny reguleringsplan for, samt dets nære omgivelser.



Figur 1, Kart over Berlevåg lufthavn med omliggende områder. (Kilde: Gislink)

2.2 Innspill

Dispensasjonsrunde (2006-2007)

I forbindelse med søknad om dispensasjon for å bygge ut lufthavnen kom det inn fem skriftlige uttalelser. Hovedinnholdet i disse er:

Finnmark fylkeskommune ved Areal- og kulturvernavdelinga uttaler, i brev av 21.09.06, at det i utgangspunktet ikke ser ut til at utvida sikkerhetssoner kommer i direkte konflikt med de automatisk freda kulturminnene.

Det poengteres videre at ved graving av grøfter til strømfremføring, må disse legges godt utenom de avmerkede kulturminnene, og at berørte områder må tilbakeføres til slik det så ut før inngrep ble gjort. De nevner også at det vest for flyplassen ligger kulturminner ca 50 meter fra tenkt trase for utrykningsveg. For å sikre kulturminnene utvides vernesonen fra 5 til 10 meter.

Finnmark fylkeskommune ønsker at kulturminner som blir liggende innenfor plangrensa reguleres til spesialområde bevaring – automatisk freda kulturminne.

Sametinget, i brev av 03.10.06, støtter seg til de vurderinger Finnmark fylkeskommune har gjort i saken, og viser til deres brev av 21.09.06.

Det poengteres at kulturminner innenfor planområdet skal reguleres til spesialområde med formål bevaring jfr. Pbl. Av 14. juni 1985 § 25 nr. 6.

Videre minnes det om at alle samiske kulturminner eldre enn 100 år er automatisk freda, jfr. Lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 4 annet ledd.

Fylkesmannen i Finnmark, i brev av 25.04.07, viser til brev fra kommunen i forbindelse med søknad om utvidelse av Berlevåg lufthavn. Videre påpekes at området ligger i et LNF-område, og at søknaden skal behandles som en dispensasjonssøknad etter pbl § 7. Fylkesmannen vurderer det slik at tiltaket ikke er i konflikt med regionale og nasjonale natur-, friluft- og miljøverninteresser.

Reindriftsforvaltningen Øst-Finnmark ved Reindriftsagronomen, av brev 26.04.07, vurderer at tiltaket ikke vil være til skade for reindriften i området, og har ingen merknader til den aktuelle dispensasjonssøknaden.

Reinbeitedistrikt 7 Raggonjarg, av brev 18.04.07, har ingen merknader til at dispensasjonen blir gitt som omsøkt.

Ved varslig av planoppstart

Ved varsel om oppstart av endringer av eksisterende reguleringsplan for Berlevåg lufthavn, har det kommet inn 5 skriftlige uttalelser.

Hovedinnholdet i disse er:

Fylkesmannen i Finnmark ved Miljøvernavdelingen, i brev av 17.12.08, har ingen merknader/innspill til planarbeidet på nåværende tidspunkt.

Finnmark fylkeskommune ved Areal- og kulturvernavdelinga, i brev av 12.01.09, viser til anbefalt oppsett for planbeskrivelse. Videre minnes om at reguleringsplaner ikke kan vedtas før forholdet til automatisk fredete kulturminner er avklart med sektormyndighetene for kulturminner, og at Avinor skal bære utgiftene for kulturminnevernets undersøkelser.

Vedr. kulturminner, finner fylkeskommunen det sannsynlig at det kan finnes automatisk fredede kulturminner som tidligere ikke er påvist, og minner også på om de mange registrerte kulturminnene

innenfor planen. Areal- og kulturavdelinga varsler derfor behov om detaljbefaring av planområdet og kontrollregistrering av enkelte kulturminner. Befaringa må utføres i barmarksperioden. Det poengteres at tiltakshaver må ta kontakt med sektormyndighetene for å avklare tidspunkt for gjennomføring av undersøkelsesplikten etter Kulturminneloven § 9. Ved evt. konflikt mellom plan og automatisk freda kulturminner, må evt. dispensasjon fra fredning skje før vedtak av reguleringsplanen. Det skal ikke gjøres markinngrep før fylkeskommunens endelige uttalelse foreligger.

Sametinget, i brev av 12.01.09, ber om kartmateriale som viser utvidelse av uttrykingsveier, innflyvningsrekkene og de utvidete arealene for navigasjonsanlegg. Dette for å kunne uttale seg i forhold til sikring av kulturminnene innenfor planområdet.

Statens vegvesen ber, i brev av 13.01.09, om at eventuelle nye avkjørsler fra fylkesvegen tegnes inn i reguleringsplanen. Det anbefales videre at krav til utforming av avkjørsler, med henvisning til Håndbok 017, tas med i reguleringsbestemmelsene, samt at siktforhold skal opprettholdes i kryss/avkjørsler. Videre kommenteres at hvis generell byggegrense på 15 meter langs fylkesveg fravikes, bes dette avklart med Vegvesenet før offentlig ettersyn.

Fefo – Finnmarkseiendommen uttaler, i brev av 23.01.09, at de ikke har merknader til utarbeidelse av ny reguleringsplan.

I forhold til evt. forhandlinger vedr. kjøp/feste av Fefo`s eiendom innen for plangrensa, vil Fefo komme tilbake til dette ved et senere tidspunkt. I forbindelse med dette ønsker Fefo å belyse om de øvrige eiendommene i området vil få en forringet verdi vedr. feste/salg.

Videre legges til grunn at forslagsstiller og Berlevåg kommune vurderer planforslaget i forhold til Sametingets retningslinjer for bruk av utmark, jf. Finnmarkslovens § 4.

Etter høring av planforslag

Statens vegvesen

Statens vegvesen ber i innspill av 11.august 2009 om at byggegrensene på 15 meter langs fylkesveg 271 korrigeres i plankartet til å følge hele fylkesvegen innenfor planområdet. Utover dette har Statens vegvesen ingen merknader til planen.

Sametinget og Fylkeskommunen

Sametinget varsler i brev av 17.juli 2009 innsigelse til planen slik den nå foreligger. De vil trekke innsigelsen dersom merknader i brevet innarbeides i planen. Sametinget gikk befaring 24.juni der det ble registrert 15 nye kulturminnelokaliteter. Disse ønskes registrert i plankartet. En nærmere beskrivelse av kulturminnelokalitetene og hvordan de innarbeides i plankartet finnes under kulturminner i kap. 5.2 Beskrivelse av konsekvenser.

Finnmark fylkeskommune varsler i brev av 21.august 2009 innsigelse på samme grunnlag som Sametinget. De setter også vilkår om at merknader må innarbeides i planen for at innsigelse skal trekkes.

3. EKSISTERENDE PLANER OG BESLUTNINGER

Nasjonal transportplan

Status og utbyggingsbehov for de regionale lufthavnene, herunder Berlevåg lufthavn, vurderes løpende bl.a. i arbeidet med Nasjonal transportplan. Dette er en overordnet plan for transport på veg, bane, sjø og i luft som skal legge til rette for helhetlige politiske prioriteringer, effektiv virkemiddelbruk innenfor transportsektoren og styrking av samspillet mellom transportformene for å bidra til effektive, tryggere og mer miljøvennlige transportløsninger. Gjeldende plan vedtatt av Stortinget, omfatter perioden 2006 - 2015. Rullering av transportplanen for perioden 2010 - 2019 pågår.

Avinors strategi for flyplassnett

I strategisk plan for Avinor 2007-2011 er det vist til Stortingsmelding nr. 15 (2006-2007) - Eiermeldingen, Oppsummert sier denne bl.a. at Avinor skal:

- Legge forholdene til rette for en sikker, miljøvennlig og effektiv luftfart i alle deler av landet. Dagens lufthavnstruktur skal opprettholdes så sant det ikke er uttrykt ønske lokalt om å legge ned en flyplass.
- Drive den totale virksomheten innenfor en samlet bedriftsøkonomisk ramme, der overskuddsflyplassene skal dekke underskudd i de ulønnsomme lufthavnene. Eventuelt behov for statlig kjøp av regionale lufthavntjenester må ses i sammenheng med bedriftens økonomiske situasjon og vil bli vurdert i forbindelse med de årlige statsbudsjettene.
- Ivareta Avinors ansvar innenfor totalforsvarskonseptet og yte støtte til Forsvaret i henhold til samarbeidsavtalen mellom Forsvaret og Avinor.
- Ivareta beredskap for ambulansetrafikk.
- Sikre god tilgjengelighet for personer med redusert funksjonsevne.
- Legge forholdene til rette for kollektivtrafikk til og fra lufthavnene.
- Utføre planlegging og utredning innenfor luftfartssektoren, herunder delta i arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP).

Forskrift om utforming av store flyplasser, BSL E 3-2

Denne forskriften medfører at det på alle lufthavner over en viss størrelse må gjennomføres en del tiltak for å få fornyet teknisk godkjenning. Berlevåg lufthavn var tidligere godkjent som "1C - ikke instrumentrullebane". Nå er den godkjent som "2C - presisjonsrullebane" noe som har utløst krav om utbedringstiltak. Disse er allerede gjennomført på dispensasjon i 2007.

Kommuneplanen

Kommuneplanens samfunnsdel og kommuneplanens arealdel planlegges rullert i 2009. Begge planverkene er utdaterte, og kommunen legger nå opp til en prosess der det utarbeides helt nytt planverk i tråd med intensjonene i plandelen til ny plan- og bygningslov.

Arealene som grenser mot reguleringsplanen for flyplassen er landbruks-, natur- og friluftsområder. I sør og vest ligger områder for hytter. I øst begynner boligbebyggelsen i Berlevåg ca. 1 km unna.

Tilstøtende areal rundt flyplassen har ikke egne reguleringsplaner pr. i dag.

Reguleringsplanstatus

Eksisterende reguleringsplan for Berlevåg lufthavn ble vedtatt 1975. Planen regulerer en banelengde på ca. 600 meter. Området avsatt til ”Trafikkområde kjøreveg, flyplass” strekker seg ca 15 meter ut til hver side fra rullebanens senterlinje. Ekspedisjons- og driftsbygninger, samt atkomstvegen til lufthavna som går igjennom landbruksområdet sør for flyplassen i øst-vestlig linje, og er avsatt til samme formål.

Tilgrensende arealbruk innenfor reguleringsplanen er Landbruksområder; jord, skog og natur, med to områder avmerket som Freda fornminneområde. Koter for maksimal byggehøyde er avsatt rundt og ut fra rullebanen opp til 58 meters høyde. Planen tilfredsstiller ikke gjeldende krav til høyderestriksjoner, og den har ikke tilstrekkelige areal regulert til offentlig trafikkområde flyplass.

4. PLANOMRÅDET

4.1 Beliggenhet

Berlevåg lufthavn ligger nord for tettstedet Berlevåg i Berlevåg kommune. Fv. 271 ender ved flyplassen. Kartet under viser lufthavnens lokalisering i Berlevåg kommune.



Figur 2, Kart over Berlevåg kommune. (Kilde: www.berlevag.kommune.no/kart-og-fakta)

Berlevåg kommune ble i 1974 ved kongelig resolusjon meddelt konsesjon for anlegg og drift av flyplassen. Berlevåg lufthavn ble offisielt åpnet i 1974 og ble satt i rutedrift samme år.

4.2 Eiendomsforhold

Staten kjøpte flyplassen fra Berlevåg kommune i 1997. Avinors eiendom, gnr 11 bnr 194/923/924/925 som omfatter det meste av lufthavna, er om lag 435 dekar.

4.3 Trafikale forhold

Flytrafikk

I 2007 reiste 15.899 passasjerer over Berlevåg lufthavn, fordelt med 5.632 terminalpassasjerer, 10.255 transittpassasjerer og 12 transferpassasjerer. Statistikken viser videre at av totalt 1.878 flybevegelser, var 1725 rutefly, 106 ambulansefly og 47 annen flytrafikk.

Det er ikke forventet økning i rutetrafikken frem til 2020.

Berlevå lufthavn har ruteflyforbindelser til / fra Båtsfjord, Alta, Hammerfest, Hasvik, Honningsvåg, Kirkenes, Mehamn, Sørkjosen, Tromsø, Vardø og Vadsø. For tiden trafikkeres lufthavnen av Widerøe.

Vegsystem

Det er adkomst til Berlevåg lufthavn fra Fv. 271. Lufthavna ligger ca 2 km fra Berlevåg sentrum.

Parkering

Det er opparbeidet 10 parkeringsplasser for biler

4.4 Eksisterende flyplassinfrastruktur

Rullebaner

Rullebanen er orientert i øst-vest retning. Tilgjengelig landingsdistanse fra begges sider er 799 meter. Rullebanen har en asfaltert lengde på 880 meter, og er 30 meter bred.

Utrykningsveger

Det er etablert en utrykningsveg i øst som strekker seg 500 m fra terskel 24.

Innflygningslys

Eksisterende belyningsutstyr skal ikke gjenbrukes.

Flyoppstillingsområde

Berlevåg lufthavn har 2 flyoppstillingsplasser foran ekspedisjonsbygget. Flyene penetrerer sideflaten (høyderestriksjonene) når de er parkert på oppstillingsplassene.

Navigasjonsanlegg

Det finnes flere navigasjonsinstrumenter for flyplassen innenfor planområdet; retningssender (LOC24), peilestasjon (VDF) og avstandsmåler (DME24).

Bebyggelse

Ekspedisjonsbygget har et bruttoareal på ca. 360 m² hvorav publikumsarealene utgjør ca. 110 m². Tårnbygget utgjør en del av ekspedisjonsbygget.

Brannøvingsfelt

Det finnes pr. dato ikke brannøvingsfelt ved lufthavnen. Det planlegges med brannøvingsfelt, men det vil ikke bli behov for utslippstillatelse.

4.5 Annen arealbruk i området

Innenfor planområdet er det på bakkenivå satt av arealer for lufthavn, områder for navigasjonsanlegg, landbruksområder, vegareal og spesialområde bevaring kulturminner.

4.6 Oversikt over myndighetstillatelser

Type tillatelse	Ansvarlig myndighet	Status/dato	Kommentar / relevant forskrift el. lovverk
Utslippstillatelse for kjemikalier i forbindelse med flyavising og baneavising	Fylkesmannen i Finnmark	Tillatelser: <u>Flyavising:</u> 3,5 tonn/2000 liter 100% glykol/sesong Estemert forbruk i 2008: 200 liter ren/100% glykol. <u>Baneavising:</u> 16 tonn - intet forbruk. Bruker ikke baneavising ennå, mulig det kommer senere.	Forurensningsloven og utslippstillatelse gjeldene for Berlevåg lufthavn av 17.02.2008 gitt av Fylkesmannen i Finnmark.
Utslippstillatelse for brannøvingsfelt	Fylkesmannen i Finnmark	Ingen behov.	Ingen tillatelse.
Utslippstillatelse for avløpsvann	Fylkesmannen i Finnmark		Utslippstillatelse av 17.02.2008
Tillatelse til oppbevaring av brannfarlig vare. Tankanlegg på lufthavna - flydrivstoff	DSB	Tillatelse for oppbevaring av flydrivstoff gitt av "Norsk brændselolje AS" i det herrens år 1973.	Fuelanlegget for flydrivstoff vil bli fjernet og erstattet med nytt anlegg. Anlegget vil få ny plassering og utforming. Det pågår en prosess mellom Avinor sentralt og Statoil om hvilke type anlegg som skal brukes ved flere av de regionale lufthavnene. Det vil bli søkt om ny tillatelse for nytt anlegg når den tid kommer.
Områder med forurenset grunn	Fylkesmannen i Finnmark		Ref. godkjent utslippstillatelse. Pr. dato blir snø/slaps etter de- iceing av fly brøytet til begge sider av oppstillingsplass i snødepot. Øst og vest.
Annet	Luftfartstilsynet Samferdselsdepartementet	Teknisk operativ godkjenning Konesjon for lufthavn til offentlig bruk	TO - gjeldende til 1. juni 2010 Konesjon - Gjeldende til 20. des. 2016

5. PLANVURDERINGER

5.1 Beskrivelse av spesielle planvurderinger

Utvidelse av banelengder og sikkerhetsområder

Eksisterende terskel og baneendemarkering i østlig ende av rullebanen (bane 24) er opprettholdt. I vestenden (bane 06) er terskelen flyttet 120 m mot vest og baneende flyttet 120 m vest for terskel 24. Tilgjengelig landingslengde er for begge baner økt fra 799 m til 829 m.

Det er etablert sikkerhetsområder ut til 75 meter fra senterlinje på hver side av rullebanen og 180 meter fra hver definerte baneende. Utenfor sikkerhetsområdet er det plassert nytt lufthavngjerde i en avstand på minimum 78 meter fra rullebanens senterlinje. Utenfor gjerdet har Avinor råderett over en ca. 3 meter bred sikkerhetssone. Nye banelengder og sikkerhetsområder vises i skissen i vedlegg 2.

Terrenget for rullebaneforlengelsen er opparbeidet og setningsfarlige masser er lagt i ytterkanten av sikkerhetsområdet. Utvidelsen av sikkerhetsområdet har medført mindre endringer for terrenget rundt, da det er rimelig flatt.

Areal til navigasjonsinfrastruktur

Tidligere retningssenderanlegg (LOC) for bane 24 har blitt erstattet av et nytt LOC-anlegg. Dette er etablert på samme sted som det tidligere systemet og er et 12 element antennesystem. I samband med dette er det også opparbeidet et refleksjonsområde, bygget ny instrumenthytte, bygget fundamenter for nye antenner, samt etablert krafttilførsel og signalkabler fram til nytt LOC-anlegg.

Det er foretatt noe planeringsarbeider i forbindelse med refleksjonsområdet. Instrumenthytte og antennefundament er etablert på omtrent samme sted som tidligere anlegg.

Det skal reguleres for etablering et SCAT-I innflygingssystem. Endelig lokalisering er ennå ikke klarlagt, men det er avsatt areal langs sørøstsiden av rullebanen. SCAT-I er et satellittbasert innflygingssystem basert på 2 bakkeplasserte GPS-antener (mottakere), en signalbehandler og 1 VHF-antenne som sender posisjonssignaler og data om rullebanen til ankommende fly. Flyets instrumentering behandler signalene fra bakken og oppretter en glidebane som flyveren navigerer etter.

Utrykningsveger

I begge baneender er det bygget utrykningsveger. I øst er tidligere utrykningsveg forlenget fra 500 m fra terskel 24 til 1000 m fra den samme terskel. I vest er det bygget utrykningsveg fra LOC-anlegget og vestover. Utrykningsvegens lengde fra terskel er totalt 1000 m. Pga. snøforhold er det tatt med en utrykningsvegforbindelse til eksisterende kommunale vei vestover.

Risikoreduserende tiltak

Det er iverksatt risikoreduserende tiltak for innflygingen til lufthavnen. Dette omfatter:

- Oppgradering av tidligere hinderlys
- Etablert nytt hinderlys på bergknaus nord på Dikkafjellet
- Sirklingslys inn mot bane 06
- Lynlys/ running rabbit inn mot bane 06
- Sikring av strømforsyning til lysene

Det er etablert kabelgrøft og fundament for innflygingsledelysene (R1-R6), sirklingslysene (S1-S4) og for nytt hinderlys på Dikkafjellet (H1). Det er etablert felles kabeltrasé for innflygningslysene, sirklingslysene og det nye hinderlyset. Videre er det lagt ny kabel fra foten av Svartneshaugen og opp til eksisterende hinderlys (H2).

Restriksjonsområder

For lufthavnen gjelder en rekke restriksjoner som skal sikre hinderfri inn- og utflyging, samt ivareta navigasjonsinstrumentenes signalkvalitet. Dette er høydebegrensninger og andre rådighetsinnskrenkninger på og utenfor lufthavnen når det gjelder plassering og utforming av bebyggelse, master, ledninger, vegetasjon, forstyrrende virksomhet og andre luftfartshindringer.

Restriksjonsområde rundt navigasjonsanlegg

Rundt navigasjonsanlegg opererer man med inntil tre soner som omgir hverandre. Dimensjonen på de ulike anleggenes ytre sone er angitt på restriksjonsplankartet. Avhengig av type anlegg og funksjon, er det normalt 2 eller 3 soner rundt slike anlegg. Disse er følgende:

- **Kritisk område** som ligger nærmest anlegget. Her tillates ingen bebyggelse og heller ikke trafikk når anlegget er i bruk. Alle hinder må være fjernet og vegetasjon må ikke vokse over 30 cm.
- **Følsomt område** omgir det kritiske området. Her tillates ingen bebyggelse eller anlegg, samt at det kan være nødvendig å forby trafikk helt eller delvis.
- **Vurderingsområde** omgir følsomt område. I dette kan bygg og anlegg vurderes oppført etter en nærmere radioteknisk vurdering.

Restriksjonsområdet rundt navigasjonsanlegget SCAT-I er ivaretatt innenfor området som er avsatt til formålet.

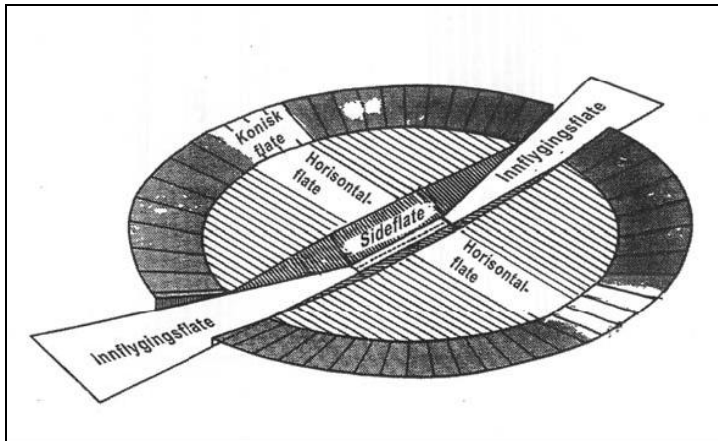
Høyderestriksjonssoner

I forlengelsen av begge baneender er det fastsatt inn- og utflygingsflater (hinderflater). Innflygingsflatens innerkant starter 60 meter foran tersklene, og flaten stiger med 2,5% ut til 3000 m fra innerkanten. Deretter er det en videre stigning på 3 % fram til 15.000 m fra innerkanten av innflygingsflaten. Innflygingsflaten har en startbredde på 150 m, og en divergens på 15 % til begge sider.

Utflygingsflaten starter 60 m etter tilgjengelig startrulledistanse og stiger med 4 %. Utflygingsflaten har en startbredde på 80 m, og en divergens på 10 % til begge sider ut til en bredde på 580 m og deretter parallelt ut til ytterkanten.

Innflygingsflaten er bredest og har minst stigning og vil følgelig være dimensjonerende.

På begge sider av rullebanen er det fastsatt en sideflate som starter i sikkerhetsområdets ytterkant (75 m fra rullebanens senterlinje). Flaten har en starthøyde som sammenfaller med rullebanens høyde i senterlinjen, og stiger med 14,3 % (1:7) opp til 45 m over banenivå.



Figur 3, Prinsippskisse som illustrerer de ulike høyderestriksjonsflatene rundt rullebanen iht. BSL E 3-2.

Det er i planforslaget inntegnet høyderestriksjonssoner med utgangspunkt i tersklene for en 829-metersbane.

Areal til vanntank

På andre siden av fylkesvegen, sør for flyplassen, er det i dag et sanduttak samt et lite vannhus. Det er behov for å utvide dette arealet for å bygge et større vannhus med en dagtank oppå bakken. Dette er nødvendig for å øke vannkapasiteten og for å dekke flyplassens vannbehov.

5.2 Beskrivelse av konsekvenser

Flystøy

Det er utført beregninger av total flystøy rundt Berlevåg lufthavn ved hjelp av dataprogrammet REGTIM, som tar hensyn til topografi og terregegenskaper når spredning av lyd beregnes. Alle beregningene er utført med grunnlag i totaltrafikken for 2007 (800 m banelengde) og for prognosesituasjonen til 2017 (919 m banelengde fra terskel til terskel). Det er prognosert med en stabil trafikkmengde på totalt 1880 flybevegelser pr. år frem til 2017. Dette tilsvarer nivået i 2007.

Beregningene tar hensyn til forlengelsen av rullebanen til en 829-metersbane. Det er forutsatt instrumentinnflyging til bane 24. Beregningsprogrammet legger videre oppdaterte støydata for flytypen DHC8 til grunn, hvilket innebærer lavere støy nivå i avgangsposisjon, samt årstrafikk i motsetning til tidligere 3 måneders sommertrafikk.

Nye støysonegrenser er trukket i henhold til Miljøverndepartementets retningslinje T-1442 – ”Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging”. Støysonegrensene fremgår av vedlegg 1 og er også lagt inn som linjesymboler på plankartet. De nye planretningslinjene legger til grunn et trafikkvolum tilsvarende et gjennomsnittsdøgn for et helt kalenderår, mot tidligere tre sammenhengende travle sommermåneder. Antall støysoner er redusert fra tidligere 4 til nå 2. Det nye regelverket medfører generelt mindre areal under flystøysonene, primært fordi krav til maksimumsnivå på dag er falt bort, samt at det skal benyttes høyere grenseverdier for soneberegningene.

Rød sone angir et område som på grunn av det høye støy nivået er lite egnet til støyfølsomme bruksformål. **Gul sone** er en vurderingssone hvor kommunen bør vise varsomhet med å tillate etablering av nye boliger, sykehus, pleieinstitusjoner, fritidsboliger, skoler og barnehager.

Reguleringsbestemmelsene ivaretar at det ved søknad om byggetiltak etter Plan- og bygningsloven § 93 innenfor støysoner som angitt på plankart, utarbeides en rapport som viser de støyreducerende tiltak som skal gjennomføres for å oppnå tilfredsstillende støyforhold i henhold til byggeforskriftene. Nødvendige støyreducerende tiltak skal være ferdige før brukstillatelse gis.

Det er gjennomført kartleggings- og tiltaksgrenser i henhold til forskrift om begrensnings av forurensning, kap. 5 – støy, basert på en kvalifisert antagelse av fasadeisolasjon. Det er ikke funnet støyfølsomme bygninger (boliger) med innendørs nivå over kartleggingsgrensen på 35 dBA eller tiltaksgrensen på 42 dBA. Denne flystøykartleggingen viser derfor at Avinor ikke har tiltaksplikt etter forurensningsforskriften.

Støyrapporten presenterer separate støybelastningskart knyttet til byggeforskriften og Norsk Standard NS-8175.

Det er også gjort en opptelling av bosatte med utendørs døgnekivalent flystøy over 50 dBA. Beregningene er basert på registrert bosetting etter sentralt eiendomsregister GAB. Resultatene viser at det i dag ikke er bosatte ved Berlevåg lufthavn med utendørs støynivå fra flytrafikk som overstiger 50 dBA.

Kulturminner

Det ble av Finnmark fylkeskommune v/ arkeolog Nils Ole Sundet foretatt befarings av området den 9. juli 2007. Denne ble gjort på grunnlag av innrapporterte funn av mulige kulturminner 5. juli samme år. Det ble gjort funn på seks ulike lokaliteter i forbindelse med kabeltrasé og punkter for ulike lyssignaler vest for flyplassen.

Arkeologen fant at de innrapporterte funnene var automatisk fredede kulturminner. Kulturminnene innenfor planområdet ble tatt hensyn til ved at sikringslys (S1) og kabeltraseen ble flyttet slik at tiltaket ikke kom i konflikt med kulturminnene. Videre ble gjenfylling av grøften gjort på en skånsom måte, overflødig masse ble fjernet, og det ble sådd igjen med gressfrø for at sporene etter tiltaket skulle være lite synlige.

Finnmark fylkeskommune varsler i brev av 12.01.09 at de ønsker befarings og registrering av freda fornminneområde, nord for flyplassen. De kommenterte at evt. kulturminner øst for flyplassen er Sametingets ansvar.

Etter anmodning fra fylkeskommunen har Avinor oversendt en laserscanning til hjelp i avdekkingen av kulturminner området. Finnmark fylkeskommune har ingen merknader til at planen blir lagt ut til høring før befarings gjennomføres i første del av barmarksesongen 2009.

Sametinget har i dispensasjonsrunden støttet seg til Finnmark fylkeskommunes vurderinger vedr. saken. Etter varsel om planoppstart av 02.12.08, ønsket Sametinget ytterligere kartgrunnlag som viser utvidelse av uttrykingsveier, innflyvningsrekkene og de utvidete arealene for navigasjonsanlegg. Dette for å kunne uttale seg i forhold til sikring av kulturminnene innenfor planområdet. Etter vurdering av supplerende kartmateriale besluttet Sametinget å gå befarings vedr. samiske kulturminner innenfor planområdet, da den forrige reguleringsplanen er fra 1975, og loven om samiske kulturminner kom i 1978. Befarings er satt til barmarksesongen 2009.

Sametinget gjennomførte befarings dato 24.juni 2009 hvor det ble registrert 15 nye kulturminnelokaliteter. Sametinget har, sammen med Finnmark fylkeskommune, reist innsigelse med krav om at kulturminnelokalitetene innarbeides i planen. Under beskrives hvilke kulturminnelokaliteter dette er snakk om, og hvordan disse nå er innarbeidet i plankartet.

De nye kulturminnelokalitetene er registrert i Riksantikvarens kulturminnedatabase *Askeladden* med ID 128031-128037 samt 128109-128116.

Automatisk fredete kulturminner

Av de nye registreringene er det 6 lokaliteter med kulturminner som er automatisk freda og derfor er innregulert til spesialområder med formål bevarings av kulturminne. Disse lokalitetene er registrert i *Askeladden* med følgende ID:

- 128031, 2 groper (mulige forrådgroper) – eldre enn 100 år.
- 128033, tuft – yngre steinalder.
- 128034, 2 hellegroper – før reformatorisk tid.
- 128035, 2 gammetufter – eldre enn 100 år.
- 128109, 7 hellegroper – før reformatorisk tid.
- 128113, 2 hellegroper – før reformatorisk tid.

Kulturminner med uavklart vernestatus

Det er 6 lokaliteter av de nye registreringene som er uavklart med tanke på alder og opphav, men disse er likevel innlemmet i spesialområdene, ihht. ønske fra Sametinget og fylkeskommunen. Lokalitetene er registrert i Askeladden med følgende ID:

- 128032, hustuft – eldre enn 100 år, usikker.
- 128036, grop – usikker alder og opphav.
- 128037, mulig hellegrop – før reformatorisk tid.
- 128111, grop – usikker alder og opphav.
- 128112, hustuft og gammetuft – eldre enn 100 år, usikker.
- 128115, mulig grav/steinsetting – eldre enn 100 år.

Kulturlandskapselementer fra nyere tid

Det ble registrert 3 lokaliteter som ble vurdert som ikke-freda, og disse er derfor kun markert med stort K på plankartet med forklaring at dette gjelder kulturlandskapselementer fra nyere tid. Lokalitetene er registrert i Askeladden med følgende ID:

- 128110, gammetuft – nyere tid.
- 128114, 2 hustufter – nyere tid.
- 128116, gammetuft – nyere tid.

Kulturminner innenfor inngjerdet flyplassområde

De tidligere nevnte lokalitetene med ID 128034 og 128037 ligger begge innenfor flyplassgjerdet. ID 128034 er gitt et spesialområde med samme utstrekning som i Askeladden, mens ID 128037 er merket i plankartet med et rune-R (som har den vanlige sikringssonen på 5 m fra kulturminnet). Disse lokalitetene merkes også opp ute i terrenget, da de lett kan komme til skade gjennom aktivitet inne på flyplassområdet.

Landbruk

Arealene som det må erverves rettighet til i forbindelse med nye sikkerhetsområdet for flyplassen, er først og fremst regulert til landbruksareal i dag. Arealene spesifiseres under tema "Eiendomsforhold" nedenfor. Utover dette blir eksisterende landbruksområde berørt av høyderestriksjoner og restriksjoner rundt navigasjonsanlegg.

Eiendomsforhold

Som følge av plangjennomføringen vil det være behov for å erverve grunn eller rettigheter følgende steder:

Gnr/Bnr/Fnr	Beskrivelse	Areal (dekar)	Sum areal (dekar)
11/1	Landbruksareal	138,9	
11/1/16	Landbruksareal sør for rullebanen	4,8	
11/1/150	Landbruksareal vest for rullebanen	10,9	
11/224	Landbruksareal sørvest for rullebanen	2,8	
11/226	Landbruksareal øst for rullebanen	2,6	

11/47	Landbruksareal øst for rullebanen	0,05	
12/1	Landbruksareal nordvest for rullebanen	16,2	
12/1/21	Landbruksareal nordvest for rullebanen	4,4	
12/3	Landbruksareal nordvest for rullebanen	1,8	
12/7	Landbruksareal nordvest for rullebanen	0,7	
12/8	Landbruksareal nordvest for rullebanen	0,5	
12/9	Landbruksareal nordvest for rullebanen	3,1	
12/11	Landbruksareal nordvest for rullebanen	4,4	
12/18	Landbruksareal vest for rullebanen	0,04	
12/19	Landbruksareal vest for rullebanen	1,8	
	Sum Landbruksareal		193
	Kommunal veg	0,1	
	Sum Vegareal		0,1
	Totalt areal i dekar		193,1

6. PLANFORSLAG

Planforslaget er basert på plan- og bygningslovens bestemmelser om regulering og forskrift for utforming av store flyplasser (BSL E 3-2).

Plankartet er tegnet på digitalt grunnlag overlevert fra Avinor.

6.1 Planforslagets formål

LANDBRUKSOMRÅDE

- Landbruk

OFFENTLIG TRAFIKKOMRÅDE

- Kjøreveg
- Lufthavn; område for flytrafikk med tilhørende anlegg
- Lufthavn; byggeområder med tilhørende anlegg

SPESIALOMRÅDE

- Restriksjonsområde rundt navigasjonsanlegg
- Kulturelt bevaringsområde
- Høyderestriksjonssoner

KOMBINERTE OMRÅDER

- Lufthavn; område for flytrafikk med tilhørende anlegg / landbruk

6.2 Beskrivelse av planforslagets formål

LANDBRUKSOMRÅDE

Landbruk

Sikkerhetsområdene omkring rullebanen utløser behov for erverv av 193 dekar som i dag er regulert til landbruksformål.

Utover dette blir eksisterende landbruksområder berørt av høyderestriksjoner og restriksjoner rundt navigasjonsinstrumenter.

OFFENTLIG TRAFIKKOMRÅDE

Kjøreveg

Eksisterende atkomstveg inn til lufthavnen videreføres i planen slik den er i dag.

Lufthavn; område for flytrafikk med tilhørende anlegg

Rullebane

Planforslaget legger til grunn en forlengelse av dagens banelengder samt en forskyvning av den ene banen 120 m vestover. Dette innebærer tilgjengelige landingsbaner på 829 m fra begge sider.

For å oppfylle kravene til presisjonsinnflyging må sikkerhetsområdet foran hver terskel være 60 m langt.

Omkring rullebanene er det et 1 099 m langt (180 m utenfor hver baneende) og 150 m bredt sikkerhetsområde (75 m fra rullebanens senterlinje i begge retninger). For å få etablert dette sikkerhetsområdet var det kun behov for små terrenginngrep. Innenfor sikkerhetsområdene er terrenget planert i henhold til kravene i BSL E 3-2. Det samme gjelder overgangene fra sikkerhetsområdene til utenforliggende terreng.

Navigasjonsinfrastruktur

Innflygingslysene er montert fra 30 m til 300 m foran terskel, med 30 m mellomrom. Tverrekker er montert 150 og 300 m foran terskel. Disse rekkene har hhv. 8 og 10 lyspunkter montert symmetrisk om senterrekken.

Rullebanen er utstyrt med terskellys, baneendelys, markeringslys for rullebanesenterlinje, markeringslys for avbrutt landing, taksebanelys og innflygingslys.

Vest for rullebanen er det etablert sirklingslys, hinderlys, samt lynlys/running-rabbit lys, markert hhv. med S, H og R. Det avsettes et areal tilsvarende en sirkel med radius 15 meter rundt hvert av disse lysene. Dette arealet utgjør til sammen 8,5 dekar. Videre avsettes areal til kabeltrasé for strømførende kabel frem til lysene (kombinerte formål).

Det er etablert ny retningssender (LOC) for bane 24. Innflyging til bane 06 følger samme instrumentprosedyre (LOC til bane 24), etterfulgt av visuell sirkling til bane 06.

Lufthavn; byggeområde med tilhørende anlegg

Bygninger

Dagens terminalområde videreføres i planforslaget. Området skal benyttes til bygninger og utomhusanlegg som er direkte knyttet til lufthavnens drift samt operative og beredskapsmessige behov, bl.a.; ekspedisjonsbygg med tilhørende servicefunksjoner og kontorer, driftsbygg, tårn-/sikringsbygg, sandlager, evt. andre bygninger og anlegg, parkeringsplasser, bussoppstillingsplasser.

Ekspedisjonsbygget med flytårnet og driftsbygningene ligger om lag 119 m fra rullebanens senterlinje.

Utrykningsveger

I østenden av rullebanen er utrykningsvegen forlenget 500 meter videre østover. I vestenden er ny utrykningveg etablert på til sammen 1000 meter. I tillegg er det etablert en tilknytning mellom forlengelsen av Fv. 271 og utrykningsvegen i vest.

Inngjerding

Hele lufthavnområdet er gjerdet inn for å hindre uvedkommende og dyr å komme inn på området. Gjerdet er plassert på utsiden av sikkerhetsområdet og navigasjonsanleggene.

Parkering

Totalt antall parkeringsplasser er utvidet til 28. Av dette er 10 plasser avsatt til ansatte.

Vannhus

Avinors har behov for å utvide vannhuset sør for lufthavnen. Det er avsatt et ekstra areal til dette i tilknytning til gnr/bnr 11/925.

SPESIALOMRÅDE

Restriksjonsområde rundt navigasjonsanlegg

På plankartet er rådighetsinnskrenkninger omkring navigasjonsinnretninger på bakkenivå angitt med særskilt skravur.

Kulturelt bevaringsområde

På plankartet er kulturminnelokaliteter innenfor planområdet angitt med særskilt skravur, med rune-R og med K for kulturlandskapselementer fra nyere tid.

Høyderestriksjonssoner

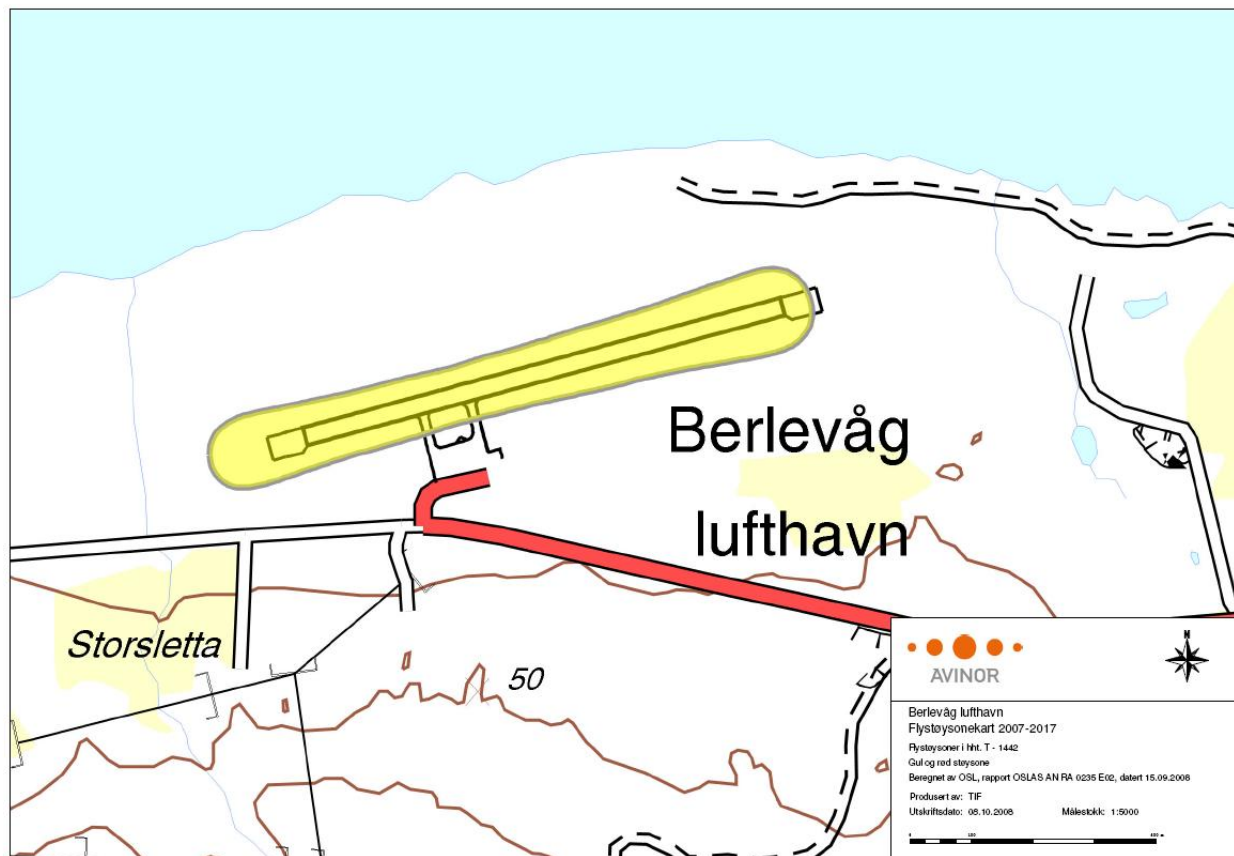
Høydebegrensningene omkring rullebanen er angitt på plankartet med koter. Nye bygg og installasjoner kan ikke oppføres med større høyde enn det som det er mulighet for etter de høyderestriksjonene som går fram av viste koter på plankartet. For områder beliggende mellom de viste kotene skal høyderestriksjonene beregnes ved hjelp av interpolasjon. Eksisterende vegetasjon som bryter nevnte høyderestriksjoner kan fjernes/hogges ned.

Når det gjelder høydebegrensninger omkring innretningene er hensynet til disse ivarettatt gjennom planbestemmelsene.

KOMBINERTE OMRÅDER**Lufthavn; område for flytrafikk med tilhørende anlegg / landbruk**

Det avsettes areal til kombinerte formål i en 12 meter bred korridor langs strømførende kabel i jord for arealer som i dag er regulert til LNF-områder i kommuneplanen. Kabel gir strøm til sirklingslys, hinderlys og lynlys/running-rabbit lys. Totalt utgjør dette arealet 44,5 dekar.

Vedlegg 1: Flystøysoner omkring Berlevåg lufthavn - beregnet med grunnlag i en 829-metesbane.



Vedlegg 2 - Skisse over nye banelengder og sikkerhetsområder - beregnet for 829-metersbane

