

Helikopterbase Berlevåg

- kapasitet for fremtidens behov



Innholdsfortegnelse

Sammendrag	3
1. Innledning	4
2. Barentshavet – den nye Nordsjøen.	5
3. Krav til en helikopterbase	6
Krav fra oljeselskapene	6
Flysikkerhet	7
Avstand til olje/gassfeltene.....	7
Tilbringerlogistikk.....	8
4. Avinor i nord	9
Ny nasjonal transportplan (NTP).....	9
Avinors tidligere studier.....	9
Trafikkgrunnlag	10
Lengde på rullebane er avgjørende	11
Avinor og oljeselskapene	12
Alternativene	13
5. Miljøhensyn.....	14
Støy	14
6. SAR-base	16
7. Andre momenter	17
Øvrig beredskap	17
NOFO.....	17
8. Konklusjon.....	17
9. Kilder	18

Forsidebilde:

Oljearbeidere fra Statoil på helikopterbasen i Hammerfest. Basen er drevet av helikopteroperatøren Bristow.

Foto: Svein Holtan

Sammendrag

Berlevåg er det beste og billigste alternativet når man ser på fremtidens behov for en helikopterbase i Øst-Finnmark, fordi:

1. **Berlevåg har de beste flyoperative værforholdene for helikopter**

Ingenting er viktigere enn flysikkerheten. At det er gode vær og klimaforhold er derfor helt sentralt når helikopterbasen skal velges. Flystripen i Berlevåg ligger nede på havnivå, hvilket er gunstig for helikopteroperasjoner. Generelt stabile værforhold sikrer regularitet på flytrafikken som gir forutsigbarhet knyttet til turnusordninger for oljearbeiderne. Berlevåg Lufthavn har gode og stabile flyforhold, og høy regularitet ref. statistikk fra Avinor.

2. **Berlevåg ligger totalt sett nærmest oljefeltene**

Hver nautisk mil betyr økte kostnader og økt risiko. Kortere flytid gir mindre CO2-utslipp og er bra for miljøet.

3. **Berlevåg har de beste utbyggingsmulighetene**

Flystripen må forlenges for å ta i mot fremtidens fly og fremtidens trafikk. I Berlevåg er det avklarte forhold til grunneiere og reindriften. Kommunen er en ja-kommune som legger til rette for ny virksomhet. Rent fysisk ligger flystripen slik at en forlengelse kan gjøres uten for omfattende investeringer.

Vi mener det er viktig å tenke langsiktig. Barentshavet er den nye Nordsjøen. Det innebærer at det må være godt potensiale til å kunne bygge ut også området tilknyttet flyplassen.

4. **Berlevåg er minst sensitiv for støy**

Støy er forurensning. De helikopterene som skal benyttes er svært støyende maskiner. Det har vært betydelige utfordringer rundt helikopterbasene på Vestlandet både for befolkningen og for dyrelivet. Det er gjort studier på Svalbard om støyens negative påvirkning på dyreliv og fauna. I Berlevåg er innflyvningen direkte fra havet.

1. Innledning

Norges viktigste geografiske satsningsområde er nordområdene. Det er i nordområdene Norges fremtidige ressurser ligger, naturressurser som vil være fundamentet for et fortsatt godt velferdssamfunn.

Samtidig gir temperaturendringene en rekke nye muligheter og nye utfordringer i både kort og langt perspektiv med blant annet økt kommersiell aktivitet både innenfor skipstransport og turisme.

Sikkerhetspolitisk er forholdet til Russland i endring etter krisen på Krim og Ukraina. Russland er den viktigste enkeltaktøren i den arktiske regionen og landet har vitale nasjonale interesser i området, både av strategisk og økonomisk art. Fortsatt ismelting i nord vil gjøre de russiske arktiske farvannene mer tilgjengelige, og Russland legger ned en betydelig innsats i å sikre kontroll over egne jurisdiksjonsområder. Dette kommer til uttrykk gjennom utforming av nasjonal strategi og lovgivning samt økende sivil, paramilitær og militær tilstedeværelse. Russlands strategi for å øke sin innflytelse i Arktis hviler på to pilarer: internasjonalt samarbeid og styrket nasjonal kontroll¹.

Utfordringene treffer hele regionen og særlig Øst-Finnmark med nærhet til Barentshavet og nærhet til Russland. Den endrede situasjonen gir også nye muligheter for Øst-Finnmark. En slik konkret mulighet er økt petroleumsvirksomhet i Barentshavet. Det vil gi vekst for regionen. Oljedirektoratet har gjennomført geologisk kartlegging av åpningsområdet. Direktoratet konkluderer med at det er et betydelig potensial for olje og gass i området².

For å understøtte den nye virksomheten har oljeselskapene vært tydelige på at det er behov for en ny helikopterbase med nærhet til de nye oljefeltene. Dagens helikopterbase i Hammerfest har for stor avstand til de aktuelle feltene. I prosessen frem til nå kommer det fram at det er tre aktuelle plasseringer av en ny helikopterbase: Båtsfjord, Vardø og Berlevåg. Vi har i det etterfølgende avgrenset denne rapporten til å legge hovedvekten på disse tre mulighetene.

Denne rapporten fokuserer på kjernespørsmålene:

Hvor bør en helikopterbase for petroleumsnæringen i Øst-Finnmark plasseres? Hvilke krav og kriterier skal tilfredsstilles for en ny helikopterbase?

Vi har valgt å la andre tilstøtende, men i vår sammenheng mindre relevante problemstillinger ligge.

Denne rapporten er utarbeidet av Gambit Hill + Knowlton på oppdrag fra Berlevåg kommune og Berlevåg kraftforum.

¹ Fokus 2014. Etterretningstjenestens åpne vurdering, januar 2014.

² Meld. St. 36 (2012–2013) Nye muligheter for Nord-Norge – åpning av Barentshavet sørøst for petroleumsvirksomhet, side 6.

2. Barentshavet – den nye Nordsjøen.

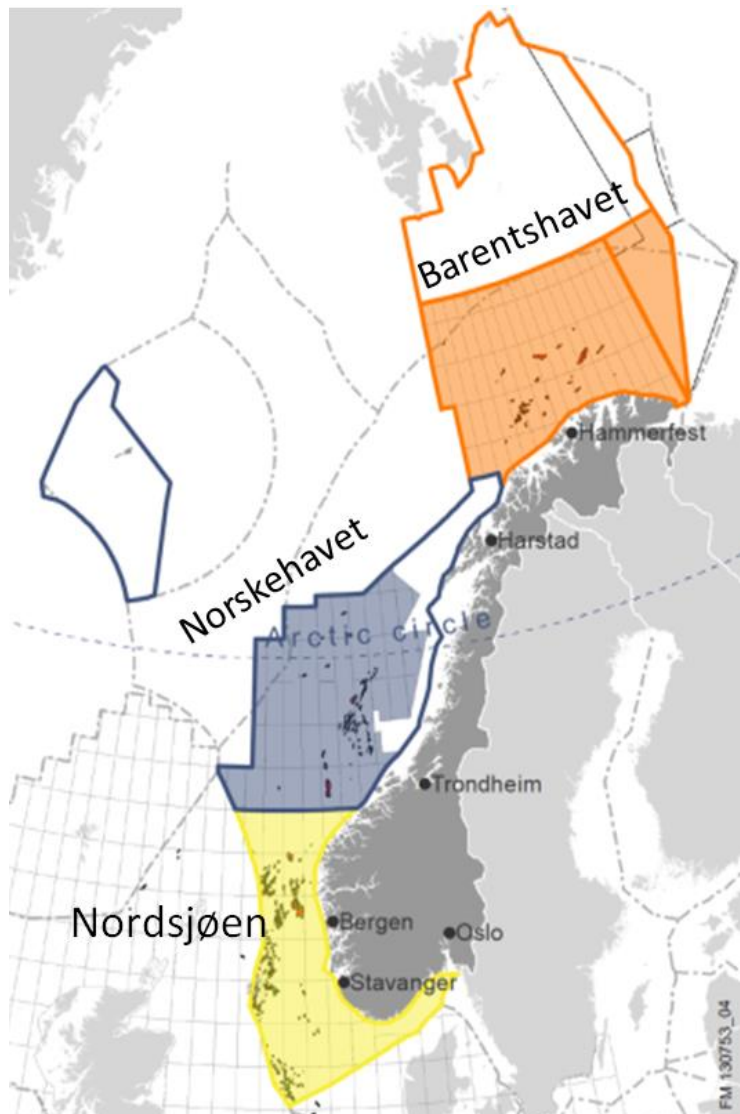
Det første drivverdige funnet av petroleumforekomst i Norge ble gjort i desember 1969 med produksjonsoppstart på Ekofisk i 1971. Konsekvensene for regionen og for Norge som nasjon har vært enorme både de direkte økonomiske og ringvirkningene for resten av samfunnet og næringslivet. 30-40 år etter oppstarten er verken regionen eller landet til å kjenne igjen. Det som på flere områder var teknologisk umulig for 10-15 år siden blir nå gjennomført.

Dette er perspektiver å legge til grunn når utbygging og utvinning er i startfasen i Barentshavet.

For å sette mulighetene i Barentshavet i perspektiv så er Nordsjøen på 171.000 km² med i dag 1.177 brønner³. Norskehavet består av 277.000 km² med 291 brønner. Barentshavet består av 545.000 km² (hvorav 245.000 er åpnet for leting etter olje og gass) og har til nå 106 brønner. Barentshavet har svært store dimensjoner og utgjør et gigantisk potensial for Norge og for regionen.

Når det nå skal planlegges for vekst i nord er dette de dimensjonene som må legges til grunn. Det innebærer for det første at hele regionen vil oppleve vekst. For det andre betyr det at ny infrastruktur må ta høyde for en svært stor ekspansjon. Muligheten til å vokse blir dermed en avgjørende faktor innenfor flere felt – også luftfart.

En ny helikopterbase i Øst-Finnmark vil måtte bygge seg opp over tid. I Hammerfest er det etablert helikopterbase med et transporthelikopter for oljearbeidere og et redningshelikopter, drevet av Bristow på oppdrag fra Statoil. Det er en start. I 2013 ble ca. 90.000 oljearbeidere fraktet med helikopter til/fra Norskehavet. Med kapasitet på 18 personer per helikopter tilsvarer det 5.000 flybevegelser eller 14 flights per dag med 250 personer. Nordsjøen har en vesentlig større aktivitet.



³ Kilde Statoil

3. Krav til en helikopterbase

Krav fra oljeselskapene

Det vil være utbyggerne av nye oljefelt som til slutt foretar lokaliseringsvalget, men Avinor vil bistå med nødvendig kompetanse om dette er ønskelig⁴. Statoil er toneangivende når det gjelder hvor i Øst-Finnmark en ny helikopterbase skal plasseres, og de har gjennomført en grovanalyse av dagens lufthavnstruktur.

Statoil har uttalt at de vil etablere seg på en av Avinor sine lufthavner. I Hammerfest er det fast stasjonert to helikoptre av typen EC225. Et helikopter har rolle som transporthelikopter og frakter oljearbeidere til/fra offshore anlegg. Normalt er det 1 – 2 flyvninger per dag og helikopteret tar 18 passasjerer. Det andre helikopteret er utrustet i SAR-rollen (Search and Rescue).

En ny base i Øst-Finnmark vil være aktuelt å etablere når det er langvarige oppdrag i Barentshavet (dvs. mer enn 3 mnd. oppdrag). Ved kortere oppdrag vil enten Hammerfest eller Kirkenes bli benyttet. I følge Statoil har de ikke noe umiddelbart hastverk med å bestemme hvor den nye basen skal ligge⁵.

Oljeselskapet er tydelige på hvilke faktorer som styrende for valget av helikopterbase:

1. flysikkerhet
2. avstand ut til de aktuelle olje- og gassfeltene.

Barentshavet skiller seg fra operasjonene i Nordsjøen og Norskehavet på grunn av vær- og klimaforhold og ved at avstandene ut til feltene er vesentlig lengre.



⁴ Avinor i Nordområdene, side 33

⁵ Foredrag gitt av Statoil under Sola-konferansen 2014.

Flysikkerhet

Flysikkerhet dreier seg i hovedsak om værforholdene. Regulariteten for flytrafikken på de aktuelle lufthavnene er derfor viktig.

I følge Avinor sin statistikk er det ingen store variasjoner i regulariteten de siste 2 år, men Berlevåg ligger marginalt høyest:

- Vardø lufthavn Svartnes⁶ har en regularitet på 97,11 %
- Båtsfjord lufthavn⁷ har en regularitet på 97,73 %
- Berlevåg lufthavn⁸ har en regularitet på 98,15 %

Høyden over havet skiller de tre alternative lufthavnene ved at Vardø og Berlevåg ligger på 30 fots høyde over havet, mens Båtsfjord ligger på 450 fot. For helikopteroperasjoner er det en betydelig fordel å kunne fly inn under været. Det taler til fordel for Vardø og Berlevåg. Berlevåg lufthavn ligger åpent uten hindringer mot havet på to kanter.

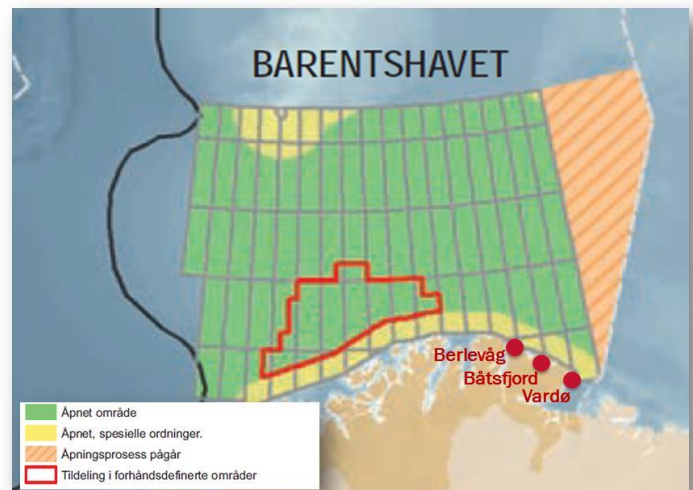
Erfarne helikopterflyvere med lang fartstid i Finnmark er tydelige på at Båtsfjord er klart minst egnet for helikopteroperasjoner på grunn av høyden over havet. Båtsfjord er ikke et sted hvor man kan fly inn når det er dårlig vær i følge disse ekspertene⁹.

Flysikkerhet handler også om avstand. Dess kortere eksponeringstid mot ekstremvær dess lavere risiko.

Avstand til olje/gassfeltene

Barentshavet er svært stort og avstandene til feltene er en av oljenæringens største utfordringer. Dagens helikoptre har en operativ radius på 200 nm. Avstanden ut til de feltene som i dag er mest aktuelle er +/- 200 nm. Det vil si at hver sparte nautiske mil er viktig for i det hele tatt å ha rekkevidde til å nå frem. Avstand spiller også inn i forhold til sikkerhet, kostnader og miljø.

Kartet viser tre aktuelle felt for Statoil. Det synliggjør de store avstandene. Det viser også at den nye helikopterbasen må ligge slik at den i sum har kortest vei til alle aktuelle felt i Barentshavet.



⁶http://www.avinor.no/lufthavn/vardo/omoss/_presse/_punktlighet?page=punctuality_per_month&from_month=10&from_year=2012&to_month=10&to_year=2014

⁷http://www.avinor.no/lufthavn/batsfjord/omoss/_presse/_punktlighet?page=punctuality_per_month&from_month=10&from_year=2012&to_month=10&to_year=2014

⁸http://www.avinor.no/lufthavn/berlevag/omoss/_presse/_punktlighet?page=punctuality_per_month&from_month=10&from_year=2012&to_month=10&to_year=2014

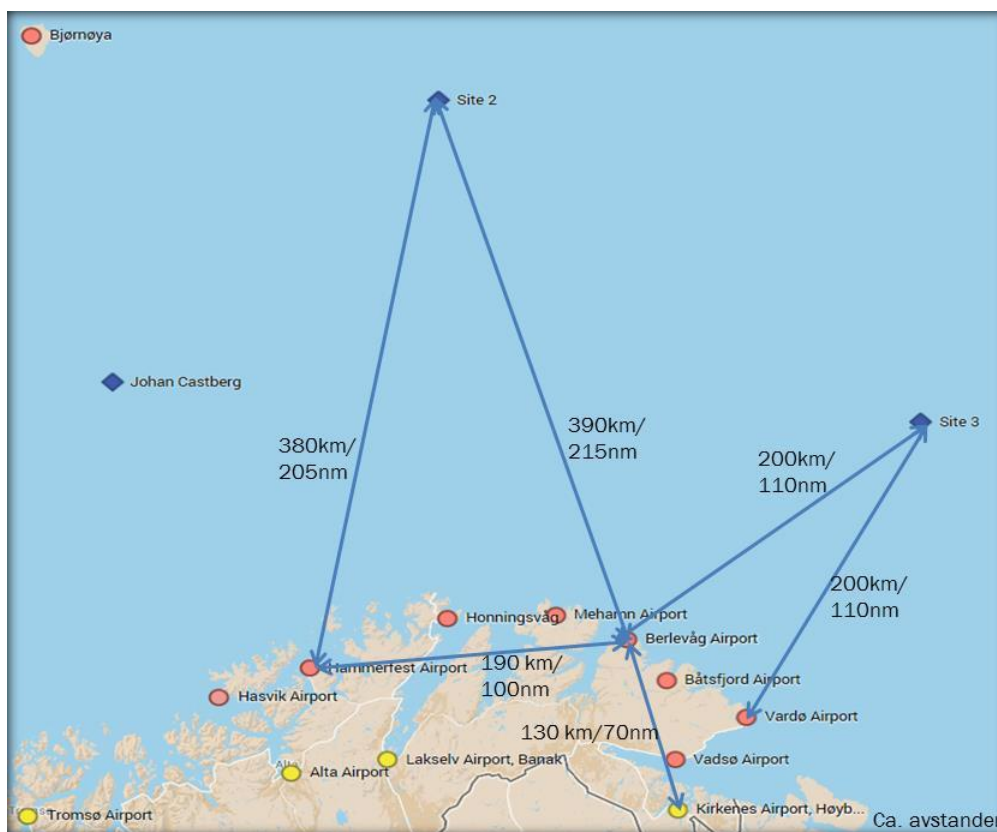
⁹ Samtale med flere piloter fra redningstjenesten.

Tilbringerlogistikk

Helikopterbasens primærfunksjon er å frakte oljearbeidere til og fra oljefeltene i Barentshavet. En naturlig konsekvens av dette er at det må være et relevant system for å frakte arbeidere til og fra hjemsted og til helikopterbasen. Når oljeselskapene etablerer seg med permanent virksomhet vil det være en regularitet i rotasjonen av arbeidere som gjør at det er kommersielt mulig å etablere direkteruter til/fra Tromsø, på lik linje med utviklingen som har funnet sted i Hammerfest.

Det vil være to parallelle utviklingslinjer i årene fremover som må hensyntas i valget av plassering av helikopterbasen. Det ene er veksten av oljearbeidere som skal pendle til/fra basen, det andre er behovet for en lengre flystripe for å kunne være i stand til å ta i mot relevante flytyper.

Dagens kapasitet ved de tre lufthavnene er dermed ikke så interessant som muligheten til å utvikle flystripene, lufthavnen og de umiddelbare tilstøtende områdene.



4. Avinor i nord

På grunn av topografi og avstand har fly vært et godt egnet fremkomstmiddel i store deler av kyst-Norge, også i Finnmark. På grunn av lavt trafikkgrunnlag har de fleste lufthavnene kommersielt sett ikke vært lønnsomme, slik at lufthavnstrukturen har blitt kryssubsidiert av Avinor. Lufthavnstrukturen i Norge har dermed vært gjenstand for diskusjon i mange år. Flyplasser med lave passasjertall, lav kapasitetsutnyttelse og høye initialkostnader vil vanskelig kunne drives med økonomisk overskudd. I 2012 var det kun Bodø av Avinors flyplasser i nordområdene som ikke gikk med underskudd¹⁰.

Ny nasjonal transportplan (NTP)

Flyplassseieren Avinor har fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å utarbeide innspill til ny nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2018 – 2027¹¹. Samferdselsdepartementet skriver at de lokale lufthavnene hovedsak ble bygget ut i en tid med relativt dårlig tilgang til alternative transportmidler innenfor en rimelig reisetid. Videre utbygging av annen transportinfrastruktur, og da først og fremst på vegsiden, har bidratt til å redusere reisetiden til og fra viktige funksjoner i regionene og mellom nærliggende lufthavner. Forutsetningene for utformingen av lufthavnnettet har derfor endret seg over tid, og Samferdselsdepartementet har bedt om en ny vurdering av lufthavnstrukturen sett i lys av det totale transporttilbudet i de ulike regionene.

Samferdselsdepartementet ber blant annet Avinor om tilrådinger knyttet til den framtidige utformingen av lufthavnnettet, herunder forslag til en reduksjon i antallet lufthavner sett i sammenheng med faktisk transportbehov. Prioriteringene skal gjøres med utgangspunkt i samfunnsøkonomisk netto nytte og markedsmessige utviklingsmuligheter¹².

Avinors tidlige studier

Avinor har gjennomført flere studier knyttet til lufthavnstrukturen i den nordlige landsdelen de siste årene. I mars 2014 utga de rapporten «Avinor i Nordområdene». Rapportens hensikt var å gi Avinor økt innsikt i landsdelens utfordringer og muligheter. Rapporten var ment som et grunnlag for å kunne utvikle Avinor sine tjenester slik at de kan løse samfunnsoppdraget i landsdelen best mulig¹³. I følge konsernsjef Dag Falk Pettersen vil det bli endringer i lufthavnstrukturen i årene fremover, men det vil skje i form av evolusjon og ikke revolusjon¹⁴. Endringene vil skje som en konsekvens av øvrig samferdselstilbud, trafikkgrunnlag og endringer i luftfarten.

Petroleumsvirksomheten stiller store krav til forflytning av personell og utstyr. Raske persontransporter er en forutsetning for å kunne oppnå en produktiv utvinning av disse stedbundne ressursene. Flytransport er et helt sentralt element i den høye mobiliteten som kreves.

¹⁰ Avinor nordområdestrategi, side 43

¹¹ Mandat – Lufthavnstruktur – strategifasen NTP 2018 – 2027.

¹² Mandat – Lufthavnstruktur – strategifasen NTP 2018 – 2027.

¹³ Avinor i Nordområdene. Muligheter og strategier. Avinor mars 2014. Side 4

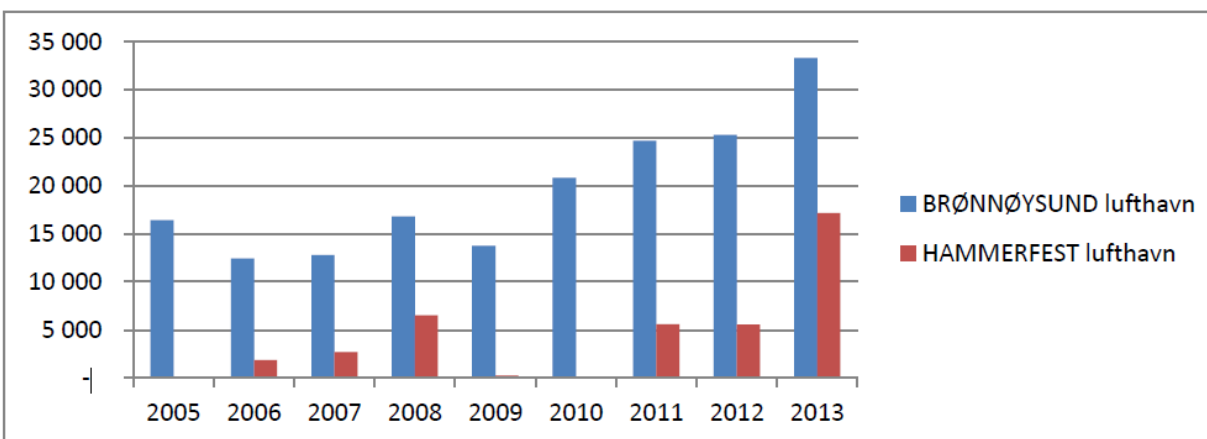
¹⁴ Avinorsjef Dag Falk-Pettersen på Solakonferansen september 2014.

Trafikkgrunnlag

Ingen av lufthavnene i Finnmark er lønnsomme, men det er variasjoner i trafikkgrunnlaget. For de tre lufthavnene som er aktuelle som helikopterbase i Øst-Finnmark er dagens trafikkgrunnlag lavt, særlig i Båtsfjord og Berlevåg¹⁵. Når Avinor i 2012 konkluderer med lavt trafikkgrunnlag er det kun basert på en beskrivelse av nå-situasjonen og det er ikke tatt høyde for et økt trafikkgrunnlag som følger med en helikopterbase.

Trafikkutviklingen i Hammerfest og Brønnøysund kan være en illustrasjon på hvordan flytrafikk og olje- og gassutvinning hører sammen. Her har det vært en vekst på 60-100 % etter 2006. I Hammerfest vokste trafikken fra 70 000 passasjerer i 2002 til snaut 110 000 i 2006 og 2007 ifb med Melkøyautbyggingen¹⁶.

Det opereres helikopterruter til offshoreinstallasjoner fra Brønnøysund og Hammerfest. Figuren under viser passasjertallene for perioden 2005 – 2013 for begge flyplasser. I Hammerfest har det vært lav trafikk fram til 2013 hvor det reiste 17.000 passasjerer. Totalt var det i 2013, 1.236 avganger fra Brønnøysund og 736 fra Hammerfest. For Hammerfests del representerer dette 3 avganger pr virkedag i gjennomsnitt¹⁷. I Hammerfest kan lufthavnen ikke utvides og alternative plasseringer for en ny lufthavn utredes. Dette er en meget stor kostnad som kommer som en konsekvens av økt trafikk.



Figur 8. Antall helikopterpassasjerer 2005 – 2013 Brønnøysund og Hammerfest

Når en ny helikopterbase skal anlegges i Øst-Finnmark er det viktig å ta høyde for fremtidens kapasitetsbehov og ikke dagens trafikkgrunnlag.

¹⁵ Nasjonal transportplan 2014-2023 Framtidsrettet utvikling av lufthavnstrukturen, side 19.

¹⁶ Avinors nordområdestrategi, side 44.

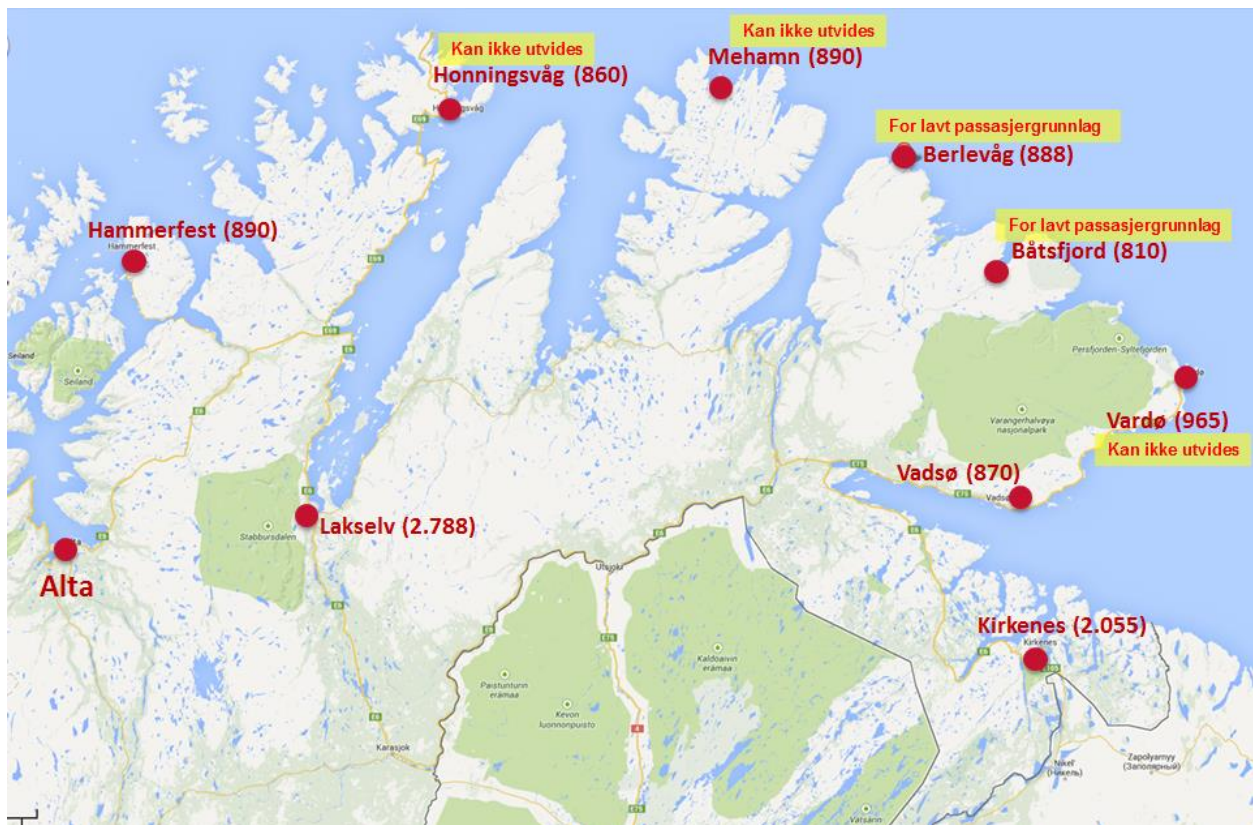
¹⁷ Avinors nordområdestrategi, side 21.

Lengde på rullebane er avgjørende

En utfordring for fremtidens luftfart i nord er kortbanenettet i Norge. I følge Avinor har flytypen DASH 8/100 begrenset levetid og vil måtte utfases rundt år 2030. Pr i dag finnes ikke flytyper av tilsvarende størrelse som kan operere på 800m rullebaner. Det ser heller ikke ut til at nye slike fly vil bli utviklet innen 2030. For å kunne benytte fly med 50 seter, må rullebanene forlenges til 1.199m¹⁸. Avinor har kartlagt rullebanelengdene i Finnmark og sett på hvilke rullebaner det er mulig å forlenge. I tillegg til å ha korte rullebaner er flere av lufthavnene i Finnmark omgitt av terreng som legger operative begrensninger og som gjør at forlengelser ikke kan utnyttes gjennom bruk av større fly¹⁹.

Lengden på flystripen går i terskellengder for ulike flytyper. Over 800 meter, over 1200 meter, over 1.700 meter og over 2.000 meter. Det har dermed ingen betydning om rullebanen er 850 eller 950 meter lang.

«Når dagens Dash 8-100/200 utfases, er det en utfordring å få avklart hvilke flytyper som kan benyttes på de lufthavnene hvor det ikke eksisterer utbyggingsmuligheter, og om disse vil gi et tilfredsstillende flytilbud.»



¹⁸ Avinor, Nasjonal transportplan 2014-2023. Framtidsrettet utvikling av lufthavnstrukturen, side 24

¹⁹ Side 30.

Avinor beskriver at Vardø ikke kan utvides på grunn av fysiske årsaker²⁰. Videre beskriver Avinor at både Båtsfjord og Berlevåg kan utvides, men vi er kjent med at det er betydelige fysiske utfordringer med å utvide flystripen i Båtsfjord.

Avinor hadde i 2007 og 2008 møter med initiativtakere som på vegne av flere kommuner i Øst-Finnmark ønsket å utrede muligheten for en 3.500 m rullebane. Den gang var årsaken eksport av fisk fra Øst-Finnmark til Østen – lokalisert til dagens Berlevåg lufthavn. Avinor avklarte på det tidspunktet at en baneforlengelse på Berlevåg lufthavn er mulig²¹.

Avinor og oljeselskapene

Avinor skriver at vekstpotensialet i ressursbaserte næringer, spesielt olje- og gass, skaper nye muligheter og utfordringer, og at en ny helikopterbase i nord planlegges og bygges i perioden 2014-2020.

Oljeselskapene på sin side er tydelige på at de vil etablere helikopterbase der Avinor driver en lufthavn. Avinor skriver at det vil være utbyggerne av nye oljefelt som til slutt foretar lokaliseringsvalget, men at de vil bistå med nødvendig kompetanse om dette er ønskelig²². For å sikre arbeidet vil Avinor høsten 2014 ta initiativ til en dialog med petroleumsnæringen for å starte prosessen²³.

Det vil være utbyggerne av nye oljefelt som til slutt foretar lokaliseringsvalget, men Avinor vil bistå med nødvendig kompetanse om dette er ønskelig.

²⁰ Nasjonal transportplan 2014-2023 Framtidsrettet utvikling av lufthavnstrukturen, side 19.

²¹ Ibid, side 82.

²² Avinor Nordområdestrategi, side 33

²³ Avinor Nordområdestrategi, side 33

Alternativene



Vardø lufthavn Svartnes

Flystripen er på 965 meter og ligger ved havoverflaten. Rullebanen grenser mot sjøen i begge ender. Avinor beskriver at lufthavnen i Vardø ikke kan utvides²⁴.

For helikoptertrafikken er det meget gunstig at lufthavnen ligger nede ved havoverflaten. Det gjør innflyging sikrere. Regulariteten er god på flyvninger med Widerøe de to siste år.

Vardø lufthavn Svartnes²⁵ har en regularitet på 97,11 siste to år.



Båtsfjord lufthavn

Flystripen er 888 meter lang og ligger på 150 meter over havet. Avinor beskriver i sin rapport at rullebanen kan forlenges til 1.199 meter, men eksperter fra Avinor har i ettertid gitt klart uttrykk for at dette likevel ikke er mulig gitt topografien i endene av flystripen.

Det er en utfordring at flystripen ligger høyt. Det gjør flyplassen særlig utsatt for tåke som vanskeliggjør helikopteroperasjoner.

Det er også begrenset med utbyggingsmuligheter på lufthavnen, igjen på grunn av topografien.

Båtsfjord lufthavn²⁶ har en regularitet på 97,73 % siste to år.



Berlevåg lufthavn

Flystripen er på 888 meter og ligger ved havoverflaten.

Avinor beskriver at det er fullt mulig å bygge ut rullebanen til i hvert fall 2.000 meter.

Det er enkel adkomst med helikopter ettersom flystripen ligger på høyde med havoverflaten.

Det er svært gode muligheter til å bygge ut andre fasiliteter rundt lufthavnen.

Berlevåg lufthavn²⁷ har marginalt best regularitet på 98,15 % siste to år.

²⁴ Nasjonal transportplan 2014-2023 Framtidsrettet utvikling av lufthavnstrukturen Side 19.

²⁵<http://www.avinor.no/lufthavn/vardo>

²⁶<http://www.avinor.no/lufthavn/batsfjord>

²⁷<http://www.avinor.no/lufthavn/berlevag>

5. Miljøhensyn

Petroleumselskapene er opptatt av å ha kortest mulig distanse mellom basen og operasjonsområdet. Kortere avstand betyr økt sikkerhet på grunn av redusert flytid. Det betyr samtidig mindre utslipp og bedre økonomi for operatørselskapene.

Støy

Helikoptre er svært støyende flymaskiner. De to helikoptertypene som benyttes mest i oljevirksomheten i dag er Sikorsky S92 og Eurocopter EC225. Støyen er fra 90 – 98 Desibel. Støyen som kommer med innflyvningen har medført betydelige problemer rundt basene i Stavanger og Bergensområdet og det er tiltagende støyklager også i Hammerfest²⁸.

Polarinstituttet har gjort studier for hvordan helikopterstøy har negativt effekt sårbar fauna²⁹.

Vannfugler er spesielt følsomme for lavtflygende luftfartøyer og reagerer i alle stadier av fuglenes årssyklus, inkl. hekking, myting, trekk og overvintring³⁰.

Studier av helikopters virkninger på ærfugl er gjort i Kongsfjordområdet i 1980-årene (Gabrielsen 1987). Forstyrrelsene vil øke fuglenes energiforbruk i rugeperioden, i verste fall slik at de må avbryte rugingen for å berge seg selv³¹.

I 1987 ble det gjennomført en studie av effekten av helikopterstøy på en mindre koloni av polarlomvi i Kongsfjorden (Fjeld et al.

1988). Resultatene indikerte at ikke-hekkende polarlomvi forlot kolonien når avstanden mellom kolonien og helikopteret var fra 500 m til 6 km. For ikke hekkende fugler forårsaket alle flyginger innenfor 2 km avstand fra kolonien forstyrrelsesreaksjoner.

Undersøkelsen tyder ikke på at polarlomvi raskt tilvennes denne type forstyrrelser. Allerede på en avstand av 2500 m. reagerte polarlomvien på forstyrrelse. Det tar mer enn 20 min. fra en polarlomvi har forlatt redet til den returnerer.

²⁸ Fem nye år med helikopterstøy. <http://vestnytt.no/leiar/fem-nye-ar-med-helikopterstoy/>

Klage på helikopterstøy http://solabladet.no/index.php?page=vis_nyhet&NyhetID=6872 Helikopterstøy plager et helt nabolag http://solabladet.no/index.php?page=vis_nyhet&NyhetID=3198&sok=1

Vil ha slutt på støy <http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/hordaland/1.376056>

Støyklage kan flytte helikoptertrafikk <http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/rogaland/nord-jaeren/1.8085522>

²⁹ Polarinstituttets rapport nr 119.

http://brage.bibsys.no/npolar/bitstream/URN:NBN:no-bibsys_brage_10427/1/Rapport119.pdf

³⁰ Polarinstituttets rapport nr 119, side 22.

³¹ Polarinstituttets rapport nr 119, side 23.



BRÅKER I BOLIGFELT: - Når helikoptrene «henger» i lufta skjer det fortid dette inngår i visse prosedyrer som må gjøres, sier lufthavnsjef Trond Langdahl hos Avinor.

Plages av helikopter

Helikopterstøy oppleves som et helseproblem for naboer til flyplassen i Hammerfest.

BJØRN EGIL JAKOBSEN
beg@td.no

HAMMERFEST: En av naboene tatt kontakt med kommuneoverlegen i Hammerfest etter at flyaktivitetene har økt, og Hammerfest har fått helikopterbase for olje- og gassfeltene.

- Deles med naboer
- Dette er en holdning jeg deler med mine naboer. Jeg ber derfor om at det vurderes og fremst retter seg mot støyen som helikoptrene representerer.
- Det er nemlig ikke bare ved avgang/landing at støyen er påfølgende. Når helikoptrene står på bakken skjer det til stadighet at motorene er i gang og ruses.

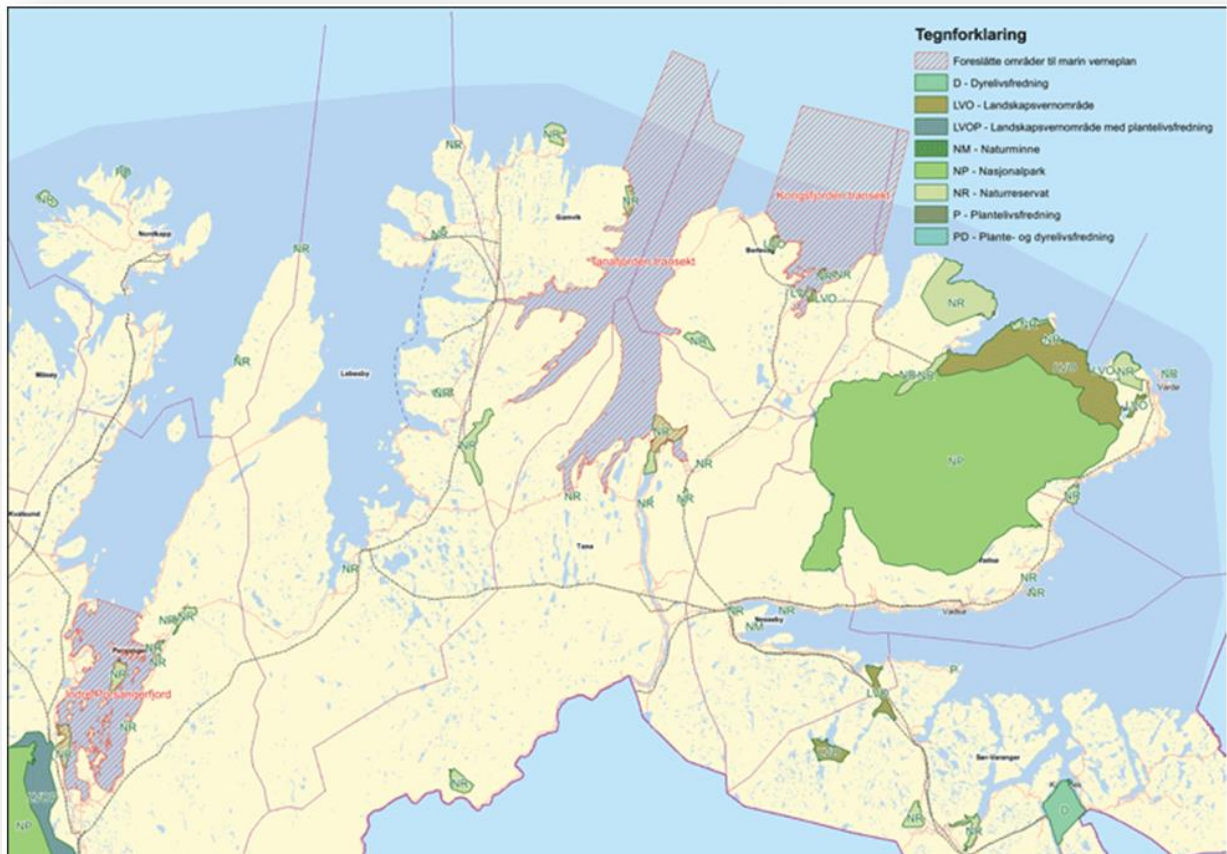
- Bygninger og fjell
- Dette oppleves flere ganger hver dag, og av og til om natten. Ved noen anledninger ser vi også at helikoptrene «hengers» over flyplassen i langt tid, skriver hun, og mener dette ser ut som at det er trimming av farkosten som finner sted.
- Opplevelsen av alt dette blir ofte forsterket av at lyden kastes fram og tilbake

hun konstaterer at tilsvarende trafikk med redningshelikoptrene fra 330-skvadronen ikke foregår sånn.
- Disse helikoptrene mener hun går inn for landing som den øvrige flytrafikk, takser til oppstillingsplass og stopper motorene. Med samme prosedyre ved avgang.

- Vil kartlegge dette
- Vier klar over problemstillingen, og har gjort noen forbedringer, sier lufthavnsjef Trond Langdahl.
- Han svarer at Avinor tar klagen på alvor, og vil kartlegge problemene og komme med ytterligere tiltak om det går an.
- Når helikoptrene «hengers» lenge i lufta skjer det

Siden undersøkelsene på slutten av 80-tallet har helikoptrene blitt mer støyende.

Båtsfjord kommune har nærhet til flere vernede områder noe som utgjør en stor verdi for kommunen. Kommunen har i 2014 søkt til Miljødirektoratet om å etablere et nasjonalparksenter i kommunen³². Vardø lufthavn ligger tett på verneområdene. En helikopterbase med betydelig trafikk støyer så mye at det er uforenlig verneområdene og også boligområdene i innflyvningsområdet.



³² Brev fra Båtsfjord kommune til Miljødirektoratet, datert januar 2014. «Søknad om prosjekt med visjon om å etablere nasjonalparksenter i Båtsfjord kommune».

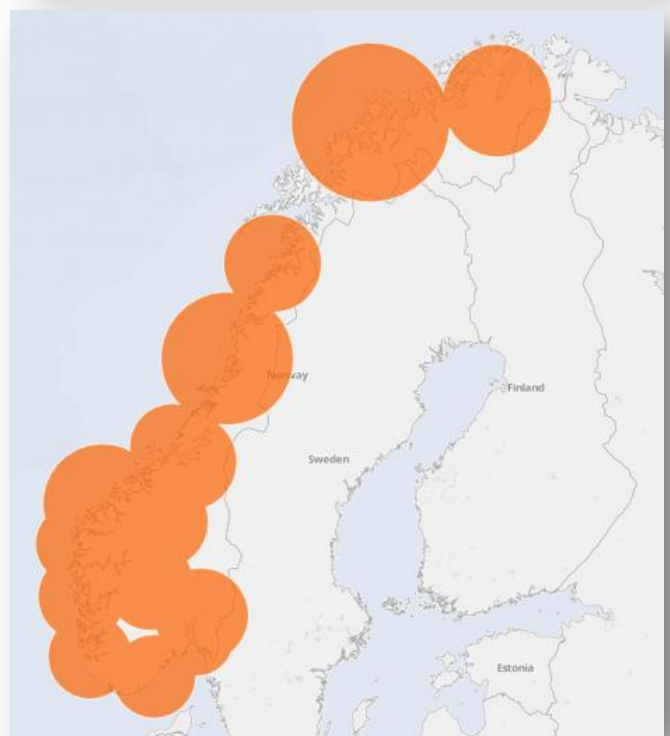
6. SAR-base

Med stor helikoptertrafikk fra den nye helikopterbasen vil oljeselskapene bli pålagt å ha beredskap med et redningshelikopter (Search and Rescue, SAR), slik som i Hammerfest og på de øvrige baser i Norge.

Det er økt skipstrafikk i Barentshavet som en følge av global oppvarming. Økt kommersiell skipstrafikk og turisme krever en bedret beredskap med økt kapasitet innenfor søk og redning. Utfordringene med økende skipsfart i tillegg til olje- og gassvirksomheten er hovedgrunnet for Arktis Råds SAR-avtale og det formelle rammeverket for samarbeid om fremtidens sjøberedskap i hele Arktis. Avtalen ble undertegnet 12. mai 2011 av de åtte medlemslandene. De maritime næringene har gått sammen i et prosjekt kalt SARiNord hvor løsninger diskuteres.

Et helikopter på beredskap for oljeindustrien kan også benyttes av Hovedredningssentralen. Dette gitt at situasjonen er av en slik karakter at redningshelikopteret på Banak ikke er tilgjengelig eller vil bruke for lang tid på å nå frem til havaristedet. Et slikt tilfelle oppsto da mannskapet på fiskebåten Kamaro måtte reddes for to år siden under en dramatisk redningsaksjon. Et ekstra redningshelikopter vil også gi økt kapasitet i regionen. Det er mulig å se for seg at helikopterbasen også kan være utgangspunktet for luftambulans for Øst-Finnmark. Øst-Finnmark er et av tre områder i Norge hvor det ikke er faststasjonert ambulanshelikopter.

Dekningskart for luftambulans hentet fra NRK³³.



³³ <http://nrkbeta.no/2014/05/12/luftambulans-beredskap-metoder-og-kartanalyse/>

7. Andre momenter

Øvrig beredskap

Med økt kommersiell trafikk i nordøstpassasjen vil det være behov for å se på den generelle beredskapen i regionen. Som en følge av både transport av olje fra russisk side og utvinning på norsk side må oljevernberedskapen rustes vesentlig opp i Øst-Finnmark.

NOFO

En sentral aktør i oljevernberedskapen er Norsk Oljevernforening For Operatørselskap (NOFO). NOFO er en medlemsorganisasjon for operatørselskapene på norsk sokkel. Det er operatørene har det overordnede ansvaret for oljevernet, og NOFO opererer på vegne av operatørene. NOFO er en del av den nasjonale beredskapsmodellen som kombinerer offentlige og private oljevernressurser. De har ansvar for å styrke lokal miljøinnsats og oljevern gjennom aktivt samarbeid med interkommunale utvalg mot akutt forurensing.

NOFO sin strategi for 2012-16 tilkjenner at det må bygges ut et oljevernkonsept for kyst og strand i Finnmark³⁴. I dag er det en NOFO-base i Hammerfest med tyngre oljevernutstyr dimensjonert for dagens behov. Med økt aktivitet vil det kreve tyngre tilstedeværelse for NOFO i Finnmark. Det kan være behov for å etablere en NOFO-base også i Øst-Finnmark.

Vi tar ikke stilling til plasseringen av en ny NOFO-base inntil videre, men gjør oppmerksom på at det nå investeres 100 millioner kroner i havnen i Berlevåg for å ruste den for fremtidens behov. Det er også andre havner som er godt egnet til dette formålet, men det kan være behov for å se på beredskapen i et helhetsperspektiv. Dette er noe som strekker seg utover denne rapportens hensikt.

8. Konklusjon

Utbygging av petroleumsnæringen i Barentshavet vil gi et betydelig løft for hele regionen. Det er mange områder som må utvikles og investeres i fremover for å understøtte næringen.

Når beslutninger nå skal fattes er det svært viktig å legge det strategiske perspektivet til grunn slik at det investeres i fremtidige behov. Det igjen betyr at en helikopterbase må legges der det er mulighet til å vokse med næringen i 50 års perspektivet. Lufthavnen i Berlevåg ivaretar de kravene som settes fra oljeselskapene med tanke på sikkerhet og avstand til olje- og gassfeltene. Samtidig er dette den eneste lufthavnen som kan forlenges for å ivareta fremtidig flytrafikk.

³⁴ Nofo strategi 2012-16, strategisk område 4 tiltak 2.

9. Kilder

- Meld. St. 36 (2012–2013) Nye muligheter for Nord-Norge – åpning av Barentshavet sørøst for petroleumsvirksomhet
- Fokus 2014. Etterretningstjenestens åpne vurdering, januar 2014
- Avinor i Nordområdene. Muligheter og strategier. Avinor mars 2014.
- Nasjonal transportplan 2014-2023 Framtidsrettet utvikling av lufthavnstrukturen,
- Prosjektet SARiNOR av Maritim21 og Maritimt Forum, Oslo 19.februar 2013
- Norsk Olje og Gass : Status for oljevernberedskapen på norsk sokkel 2014.
- Norsk Olje og Gass: Strategi 2012-16
- Norsk Olje og Gass: Foredrag «Oljeindustriens oljevernberedskap generelt og spesielt i nord». Kyst- og havnekonferansen 2011
- <http://nrkbeta.no/2014/05/12/luftambulans-beredskap-metoder-og-kartanalyse/>
- Polarinstituttets rapport nr 119.
- Helikoptersikkerhetsstudie 3, SINTEF 2010
- Mandat – Lufthavnstruktur – strategifasen NTP 2018 – 2027
- Avinorsjef Dag Falk-Pettersen på Solakonferansen september 2014.
- Samtale med flere piloter fra redningstjenesten.
- Arktisk vær og helikoptertransport, Helge Tangen regiondirektør Meteorologisk institutt, mai 2014
- Oljedirektoratet: "Petroleumsressursene på norsk kontinentalsokkel 2014 - Felt og funn."
- Oljedirektoratet: "Petroleumsvirksomhet i nord; Planer og forventninger". Oljedirektør Nylands presentasjon på Barentshavkonferansen i Hammerfest april 2013.
- Fem nye år med helikopterstøy. <http://vestnytt.no/leiar/fem-nye-ar-med-helikopterstoy/>
- Klage på helikopterstøy http://solabladet.no/index.php?page=vis_nyhet&NyhetID=6872
- Helikopterstøy plager et helt nabolag http://solabladet.no/index.php?page=vis_nyhet&NyhetID=3198&sok=1
- Vil ha slutt på støy <http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/hordaland/1.376056>
- Støyklage kan flytte helikoptertrafikk <http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/rogaland/nord-jaeren/1.8085522>
- Brev fra Båtsfjord kommune til Miljødirektoratet, datert januar 2014. «Søknad om prosjekt med visjon om å etablere nasjonalparksenter i Båtsfjord kommune