

Porsanger kommune  
v/Ordfører Aina Borch  
Rådhuset  
9712 Lakselv

Vår ref.  
XX/XXXXX

Vår dato:  
02.03.2016

Deres ref.  
XX/XXXXX

Deres dato:

Vår saksbehandler:  
Lars Draagen

---

## Lakselv Lufthavn – Banak, beslutningsunderlag

### Investeringer - forprosjektet fra 2014

Bakgrunnen for at prosjektet ble igangsatt hadde sammenheng med krav knyttet til den teknisk-operativ godkjenningen for Lakselv lufthavn, herunder behov for å utbedre deler av infrastrukturen på lufthavna. Gjeldende godkjenning utløper 1.8.2016. Følgende tiltak er vurdert i forprosjektet:

#### Tiltak 1 – Sikkerhetsområde

Omfatter utvidelse av sikkerhetsområde i nord, inkl. overgangshelningene på begge sider av RESA-område, både på øst- og vestsiden.

#### Tiltak 2 – Markeringslys på senterlinje og siktepunkt

Omfatter etablering av lys på rullebanens senterlinje og siktepunkt.

#### Tiltak 3 – Reasfaltering

Omfatter reasfaltering og rilling av rullebanen. Ses i sammenheng med tiltak 2. Det er ikke vurdert tiltak for utbedring av betongdekket, 100m i sør og 700m i nord.

#### Tiltak 4 – Båtplass og utsettingsrampe

Omfatter etablering av havn for redningsbåt, samt alternativt utsett.

#### Tiltak 5 – Flyplassgjerde

Omfatter flytting og oppgradering av gjerde i nord. Gjerde flyttes utenfor 75 meter

#### Tiltak 6 – LOC 35

Omfatter etablering av ny LOC 35 med ny elektronikk, antenner, utstyrshytte og refleksjonsflate.

#### Tiltak 7 – Terskel- og baneendelys

Omfatter tilknytning til og etablering av to nye kretser samt de- og remontering av THR-/RWE-lys i nord som følge av for stor innbyrdes avstand mellom RWE-lys.

#### Tiltak 8 – PAPI

Omfatter fletting og etablering av en ny krets til hver PAPI.

#### Tiltak 9 – Overvåking innflygingslys

Omfatter etablering av nye konstantstrømsregulatorer med lampefeilm modul til HI innflygingslys for begge baner samt overføring av feilsignal til tårn.

#### Tiltak 10 – Endefelt

Omfatter etablering av blå rundtstrålende lysarmaturer på hjørnene på endefelt i nord, fjerning av

siste lysarmatur før THR begge baner og nye kantlys i tilknytning til THR35 som følge av for stor avstand mellom kantlysene. Tiltaket ses i sammenheng med tiltak 13.

#### Tiltak 11 – Rullebane kantlys

Omfatter etablering av nye 6,6A kretser.

#### Tiltak 12 – Rullebane skulder

Omfatter utvidelse av asfaltert skulder fra 3,5 til 7,5 m bredde.

#### Tiltak 13 – Rullebane snuplass

Omfatter utbedring alternativt nyetablering av snuplass/vendehamre i nord/sør.

Tiltakene nr. 1, 12 og 13 er nødvendige for at de største flyene (kode E fly) skal kunne utnytte hele rullebanelengden. Disse kostnadene vil kun påløpe dersom man velger løsning A (2.800 meter). Øvrige tiltak 2- 11 vil være felles for alle alternativene. Det vil være forskjell i kostnader som følge av ulike mengder (f.eks. ulik mengde asfalt på ulike lengder). Nedenfor vises beregnede kostnader for alternativene 2.800 meter og 2.500 meter for de ulike tiltakene. Alle tall er inklusive 5 % prisstigning fra 2014 til 2015 og inkluderer 10 % tillegg for prosjektledelse og 10 % tillegg for uforutsette hendelser. Alle tall i millioner kroner.

Nr.	Beskrivelse	2800m	2500m
1	Sikkerhetsområde nord	52	-
2	Markering senterlinje og siktepunkt	12	9
3	Reasfaltering	43	41
4	Båtplass og utsettingsrampe	4	4
5	Flyplassgjerde	2	2
6	LOC35	16	16
7	Terskel og baneendelys	2	2
8	PAPI	0	0
9	Overvåkning innflygningslys	1	1
10	Endefelt	0	0
11	Rullebane kantlys	2	2
12	Rullebane skulder	13	-
13	Rullebane snuplass kode E (to snuplasser à 9100m2)	36	4
	Sum investeringer	182	81

Som tabellen viser er det sikkerhetsområde i nord, forsterkning av rullebaneskulder samt snuplasser for kode E fly som er den største forskjellen mellom alternativene. Totalt er dette beregnet til 101 millioner. Eventuelle tiltak for utbedring av betongdelene av rullebanen er ikke utredet. Forprosjektet vil bli oppdatert før gjennomføring.

#### **Rullebanealternativene**

Rullebanen har i dag en maksimal lengde til bruk for avgang sørover (bane 17) på 2.788 meter og nordover (bane 35) på 2.696 meter. Tilgjengelig lengde for landinger sørfra er 2.604 meter og nordfra 2.696 meter.

For rullebaner som den i Lakselv er det krav om 300 meters sikkerhetsområde. Lakselv tilfredsstillter ikke dette kravet. Derfor planlegger Avinor å definere deler av rullebanen som en del av sikkerhetsområdet. I praksis vil det si at noen av de kunngjorte lengdene i avsnittet overfor endres.

Maksimal lengde for avgang sørover (bane 17) vil være uendret på 2.788 meter. Sikkerhetsområdet vil kunne brukes. Maksimal lengde for avganger nordover (bane 35) vil være 2.500 meter. Maksimal lengde for landinger for begge baner vil være 2.500 meter.

På forespørsel har SAS operative avdeling beregnet maksimale vekter for Airbus 330 (kode E fly) fra Lakselv. Disse vises i tabellen under.

	Rullebane avgang	Rullebane landing	Maks. startvekt	Maks vekt landing	Kommentar
Nordover	2500 m	2400 m	224 tonn	187 tonn	
Sørover	2788 m	2500 m	209 tonn	187 tonn	Terreng i sør begrenser

SAS peker på at terrenget i sør gjør at maksimal startvekt sørover blir 209 tonn med dagens banelengde på 2.788 meter tilgjengelig. For avganger nordover med tilgjengelig bane på 2.500 meter er maksimal startvekt 224 tonn. En operatør vil i sin planlegging måtte ta hensyn til den mest begrensende rullebanen. Både i dag og med ny løsning vil maksimal planlagt startvekt være 209 tonn. Den maksimale lengden for landinger anses av SAS ikke som begrensende. Den foreslåtte løsningen vil for Airbus 330 ikke begrense bruken av Lakselv i forhold til dagens baner. Tilsvarende vil være tilfelle for alle andre flytyper.

Startvekten har betydning for rekkevidden til flyene. Det er derfor i de fleste tilfeller ikke snakk om en flytype kan operere eller ikke, men hvilken kombinasjon av lasteevne/rekkevidde flytypen har på den enkelte flyplass. Ved begrensinger som beskrevet vi flyselskapene alltid måtte gjøre en avveining mellom lastekapasitet og rekkevidde. I eksempelet ovenfor vil en Airbus 330 kunne fly direkte til store byer som London, Paris og Roma med full last. Reduseres lasten øker rekkevidden.

Avinor er godt kjent med flyplassens betydning for turist-, petroleums- og fiskerinæringen i fylket, og har hatt dialog med alle disse næringene. Den valgte løsningen ivaretar de transportbehovene som aktørene har fremført. Flyselskapet Avia Star som opererer vinterens «krabbeflyvninger» har bekreftet at 2.500 meter er tilstrekkelig for å fly direkte til Sør-Korea med full last. Forsvaret har i brev fra Forsvarsstaben av 2015-11-03 definert sitt fremtidige behov som 8000 fot som tilsvarer 2438 meter.

Med den valgte løsningen vil Avinor ruste opp Lakselv i henhold til myndighetskravene på en kostnadseffektiv måte og samtidig ivareta kjente trafikale behov samt legge til rette for ny aktivitet.

#### Driftskonsepter

Avinor vil starte en dialog med Luftfartstilsynet for om mulig å finne et driftskonsept hvor man kan tilby en rullebanelengde som til enhver er tilpasset det transportbehov som finnes. Målet er å drive Lakselv og de andre flyplassene i Avinorsystemet mest mulig kostnadseffektivt og samtidig ivareta transportbehovene. Prosessen forventes å ville ta noe tid og Porsanger kommune er når som helst velkommen til å be om informasjon om prosjektets status.

Med vennlig hilsen

Avinor AS



Jon Sjølander

Konserndirektør Strategi

