



UTGREIING KRING EI MOGLEG UTVIDING AV FLORØ LUFTHAMN

1 Bakgrunn

Denne utgreiinga er utarbeidd på bakgrunn av eit politisk ynskje om ei utviding av rullebana ved Florø lufthamn frå 1199 meter til 2000 meter. I planprogrammet for kommunedelplan Florelandet – Brandsøy heiter det: " *Det må takast høgde for utviding av flyplassen. Aktuelt areal må vurderast opp mot relevante tema.*"

Avinor har ingen planar om ei slik utviding, og ein kan ikkje rekne med dei i det vidare arbeidet. På bakgrunn av dette, og det at det ikkje finnast konkrete planar for framdrifta og finansieringa av ei slik utviding, anbefalte rådmannen i Bystyret 18.06.19 at ein ikkje gjer arealmessige avklaringar kring dette i samband med kommunedelplan Florelandet – Brandsøy no, men at ein tek tak i dette når det er realistisk og aktuelt at det vil skje ei utviding av flyplassen. Slik sikrar ein at planlegginga er i samsvar med den aktuelle samtidas lovar og regelverk, og den faktiske verkelegheita ein lever i då. Det er fysisk mogeleg å forlenge rullebana ved utfylling i sjø, og ein vil på eit naturleg tidspunkt i prosessen kunne gjere endringar i overordna plan.

Rådmannens framlegg til vedtak i Bystyret 18.06.19:

1. Flora bystyre vedtar å ta Avinor sine merknader angående flyplassen til følge i saka om revidering av kommunedelplan Florelandet Brandsøy.

2. Flora bystyre vedtar å ikkje utgreie forlenging av rullebana i pågåande planprosess for kommunedelplan Florelandet Brandsøy.

I diskusjonen kring dette i bystyret vart det foreslått at ein skulle utvide til 3000 meter med sikte på eksport, og utvikling av næringsareal i tilknytting til flyplassen vart nemnt som mogelegheiter.

Bystyrets vedtak 18.06.19:

1. Flora bystyre ser det som viktig å prioritere arbeidet med å utvide Florø lufthamn.

2. Med henvisning til at regjeringa vil legge til rette for at kommunar og private kan delta i utviklinga av og rundt flyplassar, ber bystyret om at fellesnemnda og nye Kinn kommune arbeider vidare med korleis Florø lufthamn kan gripe denne moglegheita. Det skal særleg utgreiast korleis ein kan legge til rette for utvikling av nytt næringsareal i samband med ei utviding av lufthamna.

Jamfør dette vedtaket, ventar Rådmannen at det har vore gjort eit arbeid av fellesnemnda som no nye Kinn kommune vil følgje opp, kor ein gjer eit skikkeleg arbeid med utgreiing av konsept, framdrift og finansiering før ein på bakgrunn av denne kunnskapen, og dei sluttingar som følgjer, gjer dei naudsynte justeringane i overordna plan. Det må også løyvast tilstrekkeleg med midlar til konseptvalsutgreiing, konskevansutgreiing og planarbeid for at dette skal kunne gjennomførast.

2 Dagens situasjon

Flyplassen er i dag drifta av Avinor med Widerøe som operatør med rutetilbod til Oslo og Bergen. Med ei rullebane på 1199 meter kan flyplassen ta ned Widerøes fly med 39 og 50 seter. Regulariteten ved lufthamna er svært god, og ved innstillingar grunna ver, er det ofte veret der ein skal lande som er problemet. Florø lufthavn har sidan 2012 vore i kommersiell drift.

Florø lufthavn ligg sentralt plassert mellom fylket og havet, og fungerer i dag som ein portal mellom offshore og dei to største byane i landet vårt. Lokasjonen, saman med svært god regularitet, er to fortrinn som gjer lufthamna til ein eigna plass for helikoptertrafikk. Offshoretrafikken har mange positive ringverkander for lokalsamfunnet. Dei ansatte flys hit, dei sysselsett sikkerhetsmedarbeidarar, dei et på kafèen ved lufthamna, og ved kanselleringar overnattar dei på hotella i byen og nyttar dei tilboda som finnast her. Gjennom to årlege møter mellom Avinor, Widerøe, ordførar, FIN og offshorenæringa, sikrast ein god dialog og ei tilpassinga av behova. Slik unngår ein at det vert valt charterløysingar, men at ruteflya nyttast av arbeidarane. Slik kjem også desse flyvningane befolkinga elles til gode ved at det blir fleire sete tilgjengelege.

Det er eit uttalt behov frå næringslivet i byen, at frekvens er svært viktig heller enn færre avgonger i større fly. Størsteparten av dei reisande til og frå flyplassen er nettopp reisande i samband med jobb enten om det er offshore eller lokal næringsverksemd i byen.

3 Ny organisering av ansvar for samferdsel

Ansvar for tildeling av FOT-ruter flyttast i frå statleg nivå til fylkeskommunalt nivå. Dette vil bli ein del av det samla budsjettet for samferdsle i nye Vestland fylke. Neste runde for tildeling av FOT-ruter vil bli frå 2024.

Florø lufthavn blei frå 2012 tatt ut av FOT-rutene, og kommersialisert. Budsjettet gjekk då ned frå 97 millionar kroner i året til 80 millionar i året mellom 2012 og 2016. Frå 2016 til 2020 har det vore budsjettert med 99 millionar kroner i året, og i åra mellom 2020 til 2024 er det snakk om 101 millionar kroner i året på tross av at strekninga Førde – Bergen er tatt ut, og at Florø fortsatt ikkje har nokre FOT-ruter. Av dei 404 millionane som er løyva for åra mellom 2020 og 2040 går 227 millionar til subsidiering av rutene til og frå Sandane.

4 Moglegheit for offentleg utviding og drift av flyplassen

Avinor har per dags dato ingen planar for utviding av Florø Lufthamn. Avinor har tidlegare hatt diskusjonar omkring utviding av rullebana ved Florø Lufthamn, men det vart ikkje gjort noko større arbeid i samband med dette då ideen tidleg vart avvist.

5 Privat utviding og drift av flyplassen

Det finnast fleire døme på flyplassar som i dag ikkje er drifta av Avinor. Gullknapp flyplass i Arendal, Stord flyplass, Haugesund lufthavn, Torp i Sandfjord, Geitryggen i Skien og Molde lufthavn.

Skal utvidinga og driftinga skje i samarbeid med privat aktørar krevst eit politisk forarbeid og ein strategi for arbeidet framover.

6 Fysiske føresetnader

I følgje *Regulation (EU) No 139/2014, Certification specifications Aerodrome Design (CS ADR-DSN)* skal breidda på ei 2000 meter lang rullebane vere på 45 meter. Vidare skal det vere ei planert og slett sikkerhetssone på 75 meter til kvar side av senterlinja, medan det inntil 140 meter frå senterlinja kan vere maksimalt 5% stigning. Sistnemnte areal kan også vere vatnoverflate. I lengderetninga krev ein 300 meter planert og slett område i kvar ende. Ei 2000 meter lang rullebane krev eit samla areal som er heilt slett på 2600 meter x 150 meter. På ein flyplass med ei rullebane på 2000 meter vil ein kunne ta ned større fly slik som Boeing 737. Her krevst det også areal til ei taxebane. Det må vere plass til parkering av fly utanfor dei 140 metrane frå senterlinja. Det er med andre ord fullt mogeleg teknisk å utvide flyplassen, men det er ikkje ynskja av Avinor.

Den støysona som i dag ligg inne for Florø lufthamn er dimensjonert for ei mykje større trafikkmengd enn som er der per i dag. Ved ei utviding av Florø Lufthamn vil ikkje støysona endre seg vesentleg i nordgåande retning opp i mot boligfelt, men meir mot vest slik at bebuarar på Færøya kan oppleve eit auka støynivå. Dersom ein ynskjer ei 3000 meter lang rullebane vil dette truleg stille seg annleis.

Når det gjeld adkomst, så vurderer Statens Vegvesen vegen til Florø Lufthamn som god, men påpeikar at ein må ha "Viktoriakrysset" som ein mogeleg flaskehals med i tankane. Med andre ord vil vegsambandet mellom fv. 545 og fv. 548 som per no er den einaste reelle moglegheita for ein alternativ trasè til flyplassen bli viktig å få på plass. At det ved flyplassen er tilstrekkeleg med parkering må også sikrast.

Fiskeridirektoratet har påpeika at det ved ei utviding av Flora lufthamn må utgreiast kva konsekvensar dette kan få for området avsett til akvakultur i ved Steinvik Fiskefarm AS. Vidare har Havforskningsinstituttet registrert eit regionalt viktig gytefelt for torsk i Botnafjorden. Dette feltet strekkjer seg inn i Auseholet ved Ausa, der ei lenging av rullebana vil kome ved at det fyllast ut i sjø. Fiskeridirektoratet ynskjer saman med Steinvik Fiskefarm AS og vere med i planprosessen.

Kystverket viser også til behovet for utfylling av Ausesundet. Det går i dag bilei gjennom dette sundet inn mot Gunnhildsvågen. Sjølv om hovudtrafikken kjem inn gjennom Måsholmsundet, er Ausesundet mykje nytta av passasjer- og hurtigbåtar. Kystverket ber om at kommunen vurderer mogelegheita for ei alternativ lei frå sør inn mot Gunnhildsvågen. Furesundet er eit alternativ, men dette vil sannsynlegvis krevje utdjuing og nymerking. Kystverket må involverast i dette arbeidet dersom det vert aktuelt.

Alle desse tilhøva må konsekvensutgreiast dersom ein skal sette av naudsynt areal til ei utviding av flyplassen i Kommunedelplan Florelandet-Brandsøy, og då krevst også ekstra midler.

7 Kostnad av ei utviding av Florø lufthavn

Utan at det gjerast eit grundig arbeid med kostnadsanalyser er det vanskeleg å seie kva ei utviding vil koste. Men basert på konseptutvalsutgreiinga Lufthavnsløysingar i Hammerfest kan ein gjere nokre spekulasjonar då Hammerfest og Florø har mange likhetstrekk med tanke på størrelse og bruk.. Denne rapporten vart bestilt av Samferdselsdepartementet i samband med Nasjonal transportplan, og er utarbeidd av Multiconsult..Tre alternativ for utviding har vore sett opp i mot kvarandre. Ingen av desse har vorte tilrådd, og det vil ikkje jobbast vidare med ei utviding her.

Det bør gjerast ei tilsvarande analyse her før ein kan gå vidare med planlegging av ei utviding av Florø Lufthamn slik at ein kan sjå den faktiske samfunnsnyttan kontra ei kostnadsvurdering.

8 Rullering av Nasjonal transportplan

Arbeidet med ein ny Nasjonal transportplan for åra mellom 2022 og 2033 er no i gong, og ventast å bli lagt fram i 2021. Samferdselsminister Jon Georg Dale oppmodar til at ein tenkjer på tvers av grensene når ein planlegg flyplassar og FOT-ruter, og peikar spesielt på nytenkning i region Vestland i sin presentasjon av rullering av NTP 8. mars 2019. Han peiker også på korleis teknologiutviklinga har store konsekvensar for korleis framtida vil sjå ut. Skal Florø lufthavn utviklast må ein sjå lufthamna i eit større perspektiv, og ein må løfte dei fordelane Florø lufthavn har.

Ein må også ha svar på kva det er vi ynskjer, og vite at dette er det riktige svaret for dei faktiske utfordringane vi har - eller dei vi potensielt kan få. Dersom ei utviding av rullebana er svaret, og at ein ynskjer at det skal takast eit statleg ansvar for ei eventuell utviding, er innspel til NTP ein veg å gå. Det kan også vere at dersom svaret er at ein høgare frekvens av avganger er det som gagnar samfunnet mest, så er kanskje budskapet ein annan.

Blir ei utviding prioritert i NTP vil det også følgje midlar både til konsekvensutgreiingar, planarbeid og utviding. Om det allereie er utført eit planarbeid i ein kommunedelplan har truleg svært lite å seie i dei vurderingane som gjerast i utarbeidinga av NTP, men kostnaden for kommunen vil vere høg.

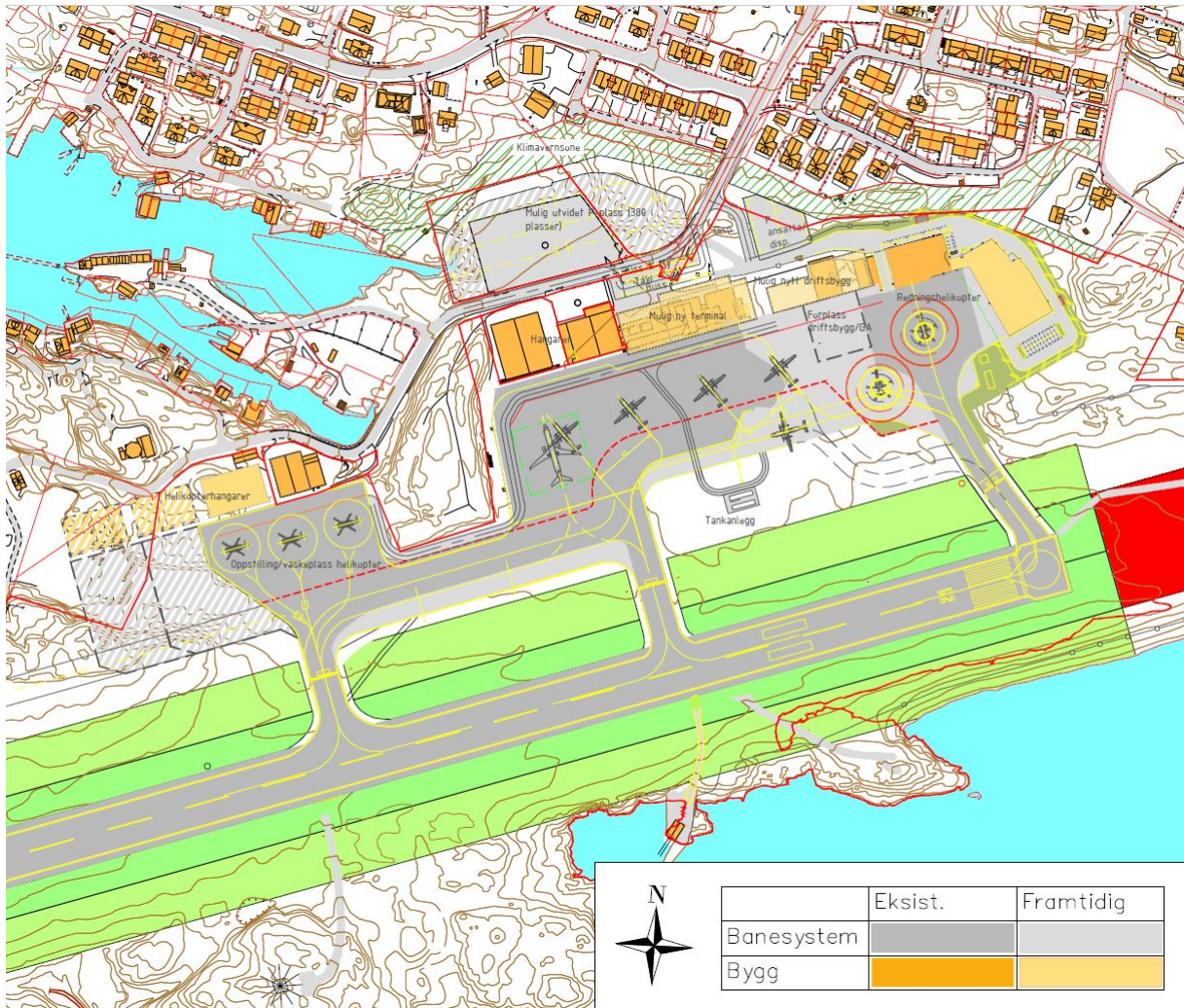
9 Avinors planar for Florø Lufthamn

Avinors planar for Florø Lufthamn er dagens 1199 m rullebane i tråd med utarbeidd masterplan som leggst til grunn for vidare utvikling av lufthamna. Herunder ei utviding av redningshelikopterhangaren.

Dersom Flora kommune ikkje innarbeider punktene nedenfor i KDP med tilhørende bestemmelser, vil Avinor vurdere å framme motsegn til kommunedelplanen i medhold av PBL § 5-4:

- Avsette arealer til lufthavnformål (kode 2030), nevnt som arealer til fremtidig taksebane, hangarareal vest for dagens helikopterplattform og internveger m/grøfter, skråningar inn på klimavernsone i henhold til masterplan.
- Avsette areal til utrykningsveg (PV2) med møteplasser og snuplasser.
- Etablere hensynssoner for restriksjonsplanen (H190_1) og byggerestriksjonskartet for flynavigasjonsanleggene (H190_2) med tilhørende bestemmelser.
- Ta inn generell bestemmelse om friskt, restriksjonsområde rundt innflygingslys.

- Ta inn generell bestemmelse om farleg eller villeiande belysning, og hensynssoner for flystøy.



Avinors masterplan for utvikling av Florø Lufthamn.

Ei planlegging av ein flyplass med ei tenkt rullebane på 2000 meter, må altså også planleggast for å kunne møte dei reelle krava som stillast til flyplassen frå Avinor dersom ein ynskjer å tilrettelegge for konkrete planar. Om dette lar seg gjere i praksis vil kun visast gjennom at ein utarbeider ein masterplan som kan stille begge krava – og om dette lar seg gjere i praksis er uvisst. Om ein ikkje møter krava til Avinor i kommunedelplan Florelandet-Brandsøy vil Avinor fremje motsegn til planen, og vil bli stansa i arbeidet med å utvikle Florø Lufthamn..

10 Genrelle foresetnader

Det er eit uttalt behov frå næringslivet at flyfrekvens er viktig for byen vår. Ved ei utviding av rullebana, og dermed større fly, vil ein kunne rekne med færre avganger per dag.

Vidare er *Regulation (EU) No 139/2014, Certification specifications Aerodrome Design (CS ADR-DSN)* under revisjon i EU, og ein reknar med at det blir ei lemping av enkelte av krava til flyplassar. Dette vil få konsekvensar for planlegginga av flyplassar, og det vil slik sett vere gunstig å planlegge flyplass i den samtida den skal byggjast i både med tanke på denne og andre lovar og reglar som kan påverke val i ei regulering.

11 Konklusjon

Avinor har per dags dato ingen planar for utviding av Florø Lufthamn. Dette vanskeleggjer arbeidet med ei utgreiing av ei utviding på overordna nivå, då vi ikkje har tilgang til ressursar og kompetanse frå deira side. Det vil seie at vi er nødd for å leige inn eksterne tenester, og dette er det ikkje tatt høgde for innanfor dei økonomiske og tidsmessige rammene som er tilgjengeleg for arbeidet med Kommunedelplan Florelandet- Brandsøy. I tillegg er ein støyrapport frå SINTEF naudsynt, og vi treng ekstern kompetanse til å gjere ei konseptutvalsutgreiing og ei konsekvensutgreiing av den tenkte utvidinga.

Avinor har tidlegare hatt diskusjonar omkring utviding av rullebana ved Florø Lufthamn. Det vart ikkje gjort noko større arbeid i samband med dette, då ideen tidleg vart avvist. Det einaste materialet vi har frå dette er ei skisse frå 2012 kor rullebana er teikna inn. Av det ein kan lese av denne skissa, så er det mogeleg å møte desse krava.

Etter ei samla vurdering av dei faktorane som er nemnt i skrivet her, vil rådmannen ikkje tilrå at ein gjer arbeidet med å leggje inn ei utviding av flyplassen på overordna nivå i samband med vedtak av kommunedelplan Florelandet - Brandsøy. Når arbeidet til Fellesnamnda, eller når det nye kommunestyret i Kinn kommune har fullført arbeidet, vil det vere fullt mogeleg å utarbeide ein reguleringsplan, og ein kan rullere kommunedelplanen på nytt dersom dette skulle vere naudsynt. På noverande tidspunkt vil det vere mest hensiktsmessig å følgje opp dei ynskja og planane Avinor har for den flyplassen vi har i dag og slik ikkje hindre utviklinga ved Florø Lufthamn.

12 Avslutning

Eit nøkkelspørsmål som må besvarast vidare i prosessen er: Vil vi verkeleg redusere regulariteten ved lufthamna? Kva følgjer vil dette få for offshoretrafikken? Kva er ringverknadane av at offshoretrafikken veljer charterløysingar, eller at ein ser på Flesland som eit meir attraktivt alternativ? Er ei utviding samfunnsøkonomisk fornuftig? På kva måte gagnar ei utviding befolkninga i kommunen?

Eit anna spørsmål ein må stille seg, er om det er truleg at dei millionane Flora kommune i dag eventuelt vil legge i utgreiingar og planarbeid verkeleg vil ha noko å seie når ein fordelar milliarder i NTP?

Kva ende skal ein byrje arbeidet i?