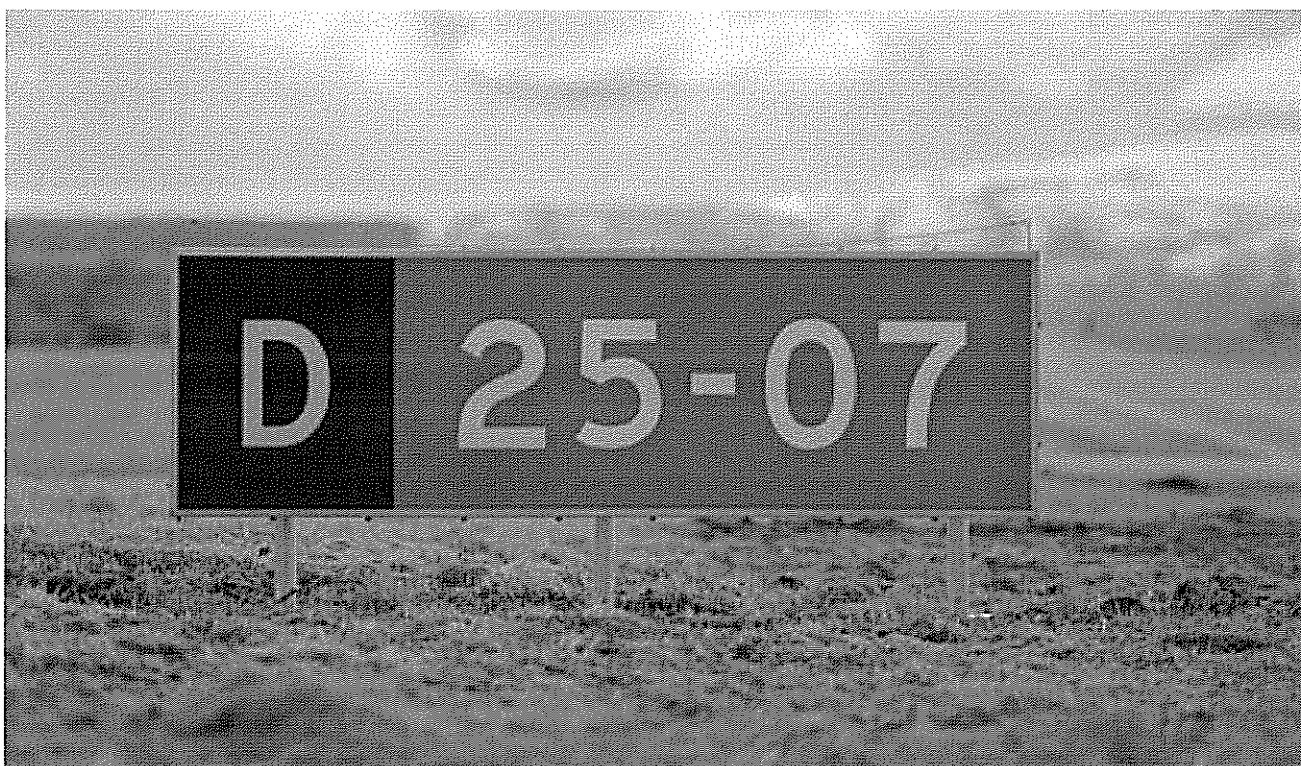


Satsingsområder

02 Nye sikkerhetskrav for flyplasser



Norge har over 50 flyplasser med rutetrafikk, et stort antall i forhold til befolkningen. Mange er små med krevende topografiske og klimatiske forhold. De siste årene har sikkerheten for regionale flyplasser vært et prioritert område for Luftfartstilsynet. Nytt regelverk med strengere krav til sikkerhetssoner og vinteroperasjoner er underveis.

I 2005 fikk ni norske flyplasser godkjenning av Luftfartstilsynet etter de nye kravene. Alle norske flyplasser skal ha nye godkjenninger hvert femte år, og det er i 2006 ni flyplasser som skal godkjennes på nytt.

Forskrift for flyplasser

Tilsyn med flyplasser er et forholdsvis nytt arbeidsområde for Luftfartstilsynet. Arbeidet med den første forskriften om utforming av norske flyplasser startet i 1996 mens Luftfartstilsynet fortsatt var en del av Luftfartsverket. Den første forskriften var et ledd i å etablere Luftfartstilsynet som uavhengig tilsynsmyndighet i 2000, og ble ferdig i 2001. Forskriften er basert på tilsvarende regelverk i andre

vesteuropeiske land, som bygger på internasjonale standarder og anbefalinger i anneks 14 til Chicago-konvensjonen. Konvensjonen forvaltes av FN-organet for luftfart, ICAO (International Civil Aviation Organization).

Risikoanalyse

Under arbeidet med forskriften ble det i 2001 besluttet å utføre en risikoanalyse av sikkerheten ved norske flyplasser. Analysen gir et bedre grunnlag for utforming av forskriften, og ligger til grunn for en revidert forskrift som ble sendt på høring i 2005. Den nye forskriften forventes å tre i kraft i 2006.

Risikoanalysen er utført av det engelske selskapet AEA Technology Plc, og behandler referansekoder for rullebaner, separasjonsavstander mellom rullebaner og taksebaner, definisjon av hinderflater og sikkerhetsområder. Et sikkerhetsområde er et hinderfritt område utenfor rullebanen som skal redusere faren for skader på luftfartøy som ved uhell havner utenfor rullebanen, og for fly som overflyr banen i lav høyde. Resultatet av analysen lå klar i november 2001. Konklusjonen var at kravene til sikkerhetsområder måtte skjerpes i forhold til gjeldende forskrifter.

Krav til større sikkerhetsområde

Utfordringene var størst for de minste flyplassene (kortbanene) som alle er bygget etter internasjonale forskrifter til rullebaner uten krav om instrumentflyging. Risikoanalysen viste klart at visuell flyging og ikke-presisjonsflyging krever større sikkerhetsområder enn presisjonsflyging etter instrumenter. Analysen viste videre at kravene i dagens forskrift til sikkerhetsområder for presisjonsrullebaner med instrumentflyging langt på vei er tilstrekkelige. I henhold til analysen må derimot størrelsen på sikkerhetsområdet relateres til flyets størrelse, og ikke til rullebanens lengde slik som antatt.

Tilsynets konsekvensanalyse

I forbindelse med den nye forskriften gjennomførte Luftfartstilsynet en konsekvensanalyse i 2004 for å se nærmere på de økonomiske følgene av nye sikkerhetskrav. Analysen omfattet flyplassene i Sandnessjøen, Kirkenes og Molde, som alle trengte fornyet godkjenning i 2004. På bakgrunn av spesielle topografiske forhold ble også flyplassene i Førde, Sandane, Svolvær og Honningsvåg inkludert.

Med flysikkerhet som hovedperspektiv er det ikke vanskelig å tenke seg hvordan en flyplass ideelt sett bør utformes i forhold til terreng, lengde, bredde og optimale værforhold. Men virkeligheten samsvarer ikke alltid med idealet. Likevel finnes det kompenserende tiltak som gjør at flygingene tilfredsstiller sikkerhetskravene.

Konsekvensanalysen viste at det er mulig å tilfredsstille skjerpede sikkerhetskrav for alle de sju flyplassene med en kombinasjon av fysiske utbedringer og operative tiltak. Eksempler på tiltak er visuelle hjelpemidler som gir tilstrekkelig nøyaktighet under landing, og krav til bedre vedlikehold om vinteren. Det ligger altså til rette for flere løsninger for hver enkelt flyplass i forhold til valg av investeringsnivå og nivå for operative krav.

Godkjenning etter nye skjerpete krav

Høsten 2003 varslet Luftfartstilsynet en skjerping av kravene til sikkerhetsområder ved fornying av flyplassenes godkjenning. Alle flyplassene har hittil fått fornyet godkjenningen, også en krevende flyplass som Sandane. De nye vilkårene krever at utbedringene ferdigstilles senest to år etter at godkjenningen forlenges. Under forutsetning av nødvendige bevilgninger, vil alle norske lufthavner tilfredsstille de nye sikkerhetskravene innen 1. oktober 2010.

Satsingsområdet «glatte baner»

Is og snø på rullebanene, sammen med mørke og dårlig vær, stiller spesielle krav til flyging om vinteren i Norge.

I 2005 ble «glatte baner» utpekt som et særskilt satsingsområde. Luftfartstilsynet har riktignok alltid hatt fokus på utfordringer knyttet

Sandane lufthavn Anda – et eksempel

Sandane lufthavn, Anda, i Sogn og Fjordane er en krevende flyplass. Rundt flyplassen er det sjø og høye fjell, og lite å gå på for å utvide rullebanen. I 2005 fikk flyplassen ny godkjenning, mot at flere fysiske og operative sikkerhetstiltak skal gjennomføres innen to år.

Sandane lufthavn, Anda har i dag en rullebanelengde på 800 meter. De nye kravene sier at det på en flyplass av denne type må være 180 meter sikkerhetsområde i begge ender. På grunn av terrengforholdene er det vanskelig å utvide og forlenge rullebanen på Sandane. Dersom det legges inn ekstra sikkerhetssoner, uten å forlenge det planerte området, vil det spise av rullebanens lengde og medføre at rullebanen ville blitt kortere enn i dag. Dette vil på sin side kunne få følger for flygingene på flyplassen. I dag er det hovedsakelig Widerøes Dash 8 som har rutetrafikk til Sandane.

Godkjenningsvilkår

For at Sandane skal tilfredsstille de nye kravene må det innføres en kombinasjon av fysiske tiltak og operative tiltak. Luftfartstilsynet mener at sikkerhetsnivået opprettholdes med en slik kombinasjon.

De operative kravene til flyselskapene er særskilte krav til erfaring og trening hos flygerne når det gjelder denne type flyplasser, flygebegrensninger i forhold til høydevind, bakkevind og banestatus m.m. Flyselskapet må dokumentere at kravene etterleves, og dokumentasjonen skal forelegges Luftfartstilsynet senest 14 dager før første flyging til eller fra flyplassen finner sted.

Blant de fysiske kravene er utbedring av sikkerhetsområdene både i lengde og bredde. Fly av en viss størrelse (i praksis «større enn Dash 8») skal ikke brukes på flyplassen uten Luftfartstilsynets tillatelse.

til flyoperasjoner om vinteren, og har blant annet ledet et prosjekt der formålet var å gjennomgå ulike sider ved vinterflyging og vurdere tiltak for å redusere faren for utforkjøring på glatte rullebaner. Prosjektet resulterte i nye krav til rullebanerapportering og friksjon som ble innført i 2002. Luftfartstilsynet har også brakt de nye kravene inn i arbeidet med nye felles europeiske krav til flyplasser.

Resultatet av de endrede myndighetskravene blir nå evaluert, blant annet gjennom Luftfartstilsynets ordinære inspeksjoner av lufthavner. Flere tiltak planlegges i årene fremover, blant annet en forbedring av hele rapporteringskjeden av baneinformasjon, – fra målinger og registreringer om rullebanens beskaffenhet, via lufttrafikktenestens informasjonssystemer, og frem til flygerens bruk av informasjonen i sine beslutninger. ■