

# Politiets Nasjonale Beredskapssenter –

Dialogmøte kommunene 10.3.2020

# Orientering prosess

- Reguleringsplan Kommunaldepartementet (18.8.2017)
- Konesjon fra Samferdselsdepartementet (19.9.2017)
- Utarbeiding av inn- og utflygningsprosedyrer – Avinor (under arbeid)
- Søknad om teknisk/operativ godkjenning – Luftfartstilsynet (22.10.2019)
  - Godkjenning av teknisk drift av helikopterplass
  - Godkjenning av operativ tjenesteutøvelse fra helikopterlandingsplass
- Godkjenning for operativ bruk (foreligge ca 15.8.2020)
  - Forbefaring Luftfartstilsynet (etter påske)
  - Ferdigbefaring (tidlig i august)



# Flyplassshåndbok

- Gjennomgang av:
  - Formelle godkjenninger
  - Navigasjonshjelpemiddel
  - Forbud/restriksjonsområder
  - Støy
  - VFR (visual flight rules) trafikk
- Består av tre hoveddeler + vedlegg:
  1. Organisatoriske informasjon
    - Avvik og fravikshåndtering
    - *Formelle godkjenninger*
    - Roller og ansvar
  2. Utforming
    - Helikopterplassen
    - *Navigasjonshjelpemiddel*
    - *Permanent restriksjonsområde*
    - Sikkerhetsområder
    - Objektsikkerhet
    - Teknisk utstyr
  3. Bruksinformasjon
    - Flyplassinformasjon
    - *Støy*
    - *VFR trafikk*
    - Flytrafikkteneste
    - Brann&redningsteneste
    - Havariplan
    - Service&vedlikehold
    - Tanking av helikopter
    - Generell orden og sikkerhet
    - Elektrotjenester lysanlegg
  4. Vedlegg

# Reguleringsplan og konsesjon

- Lagt vekt på å finne traséer for inn- og utflyging som i minst mulig grad gir ulemper for omgivelsene.
- Konsesjonsvilkår – Pkt 3 Miljøkrav:
- *Konsesjonshaver har ansvaret for at det utarbeides inn- og utflygingstraseer som ledd i miljøoppfølgingsprogrammet i medhold av Kommunal- og moderniseringsdepartementets planvedtak 18. august 2017 og den tilhørende miljøoppfølgingsplanen. Traseer må ligge innenfor rammen av den til enhver tid gjeldende tekniske og operative godkjenningen.*

# Konsesjon for landingsplass

- Hovedelementene i konsesjon tildelt av Samferdselsdepartementet 19.9.2018:
  - Konsesjonen gjelder i 10 år fra det tidspunkt Politidirektoratet sender melding om oppstart til luftfartsmyndigheten.
  - Konsesjonen gjelder for et trafikkomfang på 56 flybevegelser per uke, begrenset til et trafikkatak på 2250 flybevegelser i løpet av en tolv måneders periode.
  - Konsesjonshaver har ansvaret for at det utarbeides inn- og utflygingstraseer som nærmere beskrevet i konsesjonsvilkårene.



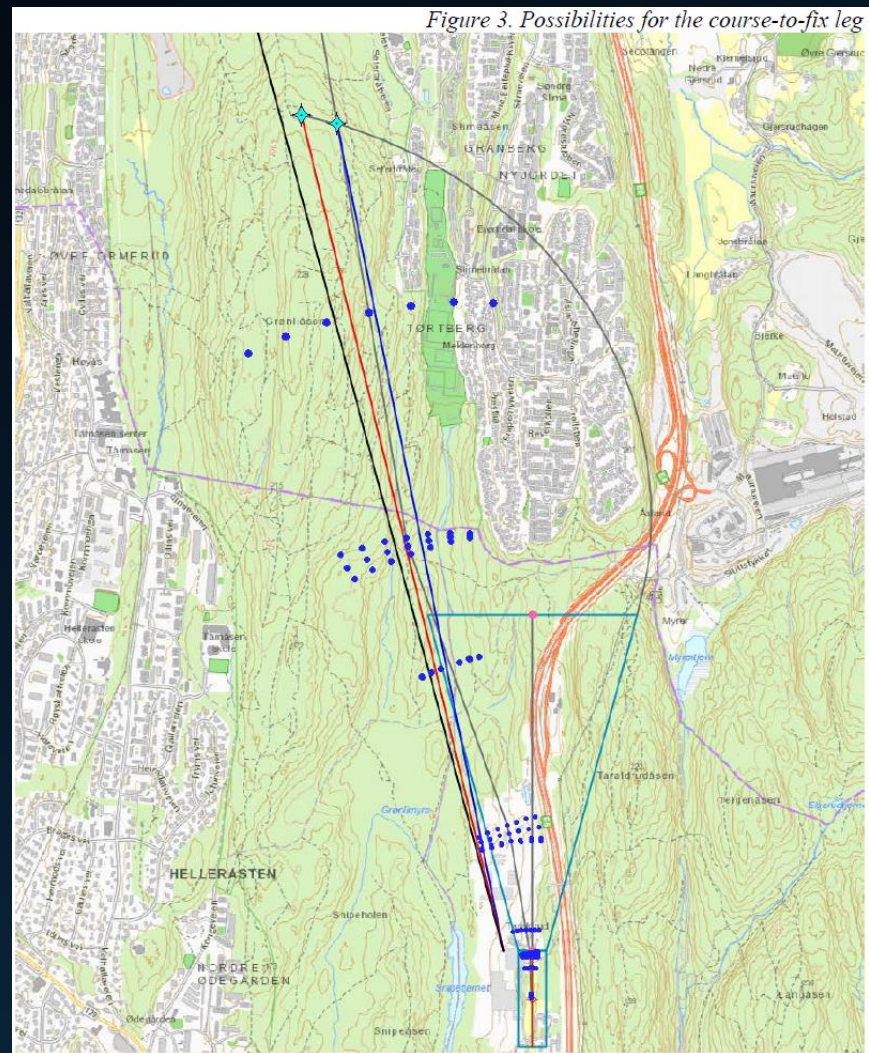
# Teknisk og operativ godkjenning

- BSL E 2-1 (Bestemmelser om sivil luftfart del E 2-1):
- 4.1 Hovedregel:
  - Nei
- 4.2 Krav om teknisk/operativ godkjenning i spesielle tilfeller
  - Luftfartstilsynet kan, når det foreligger særlige grunner
    - Statsluftfart
    - Offentlig tjeneste
    - Politioperasjoner – særegen tjeneste
- Søknad:
  - Helikopterlandingsplassen skal tas i bruk 1.9.2020:
    - *Mekanisk og integrert testing fra og med 1.3.2020*
    - Virksomhetstesting fra og med 1.9.2020
    - Operativ senest fra og med 15.12.2020



# Vurderinger av inn- og utflygningstraseer IFR (instrument flight rules)

- Bruk av SID (standard instrument departure) antar Helikoptertjenesten vil være under 10% av avgangene
  - Vest for middeltrase
- Avinor:
  - SID etableres mot nord og mot sør
    - Vest for middeltrase
  - PinS (Point in Space) knyttes mot etablerte ruter





## Forbudssone

- Politiets nasjonale beredskapssenter er omgitt av forbudssone iht. lov av 21. juni 2017 nr. 88 om informasjon om bestemt angitte omrÅder, skjermingsverdige objekter og bunnforhold og forskrift av 22. juni 2018 nr. 951 om kontroll med informasjon innhentet med luftbÅrne sensorsystemer.
- Tillatelse til etablering av forbudssonen bestemmes av Justis- og beredskapsdepartementet.



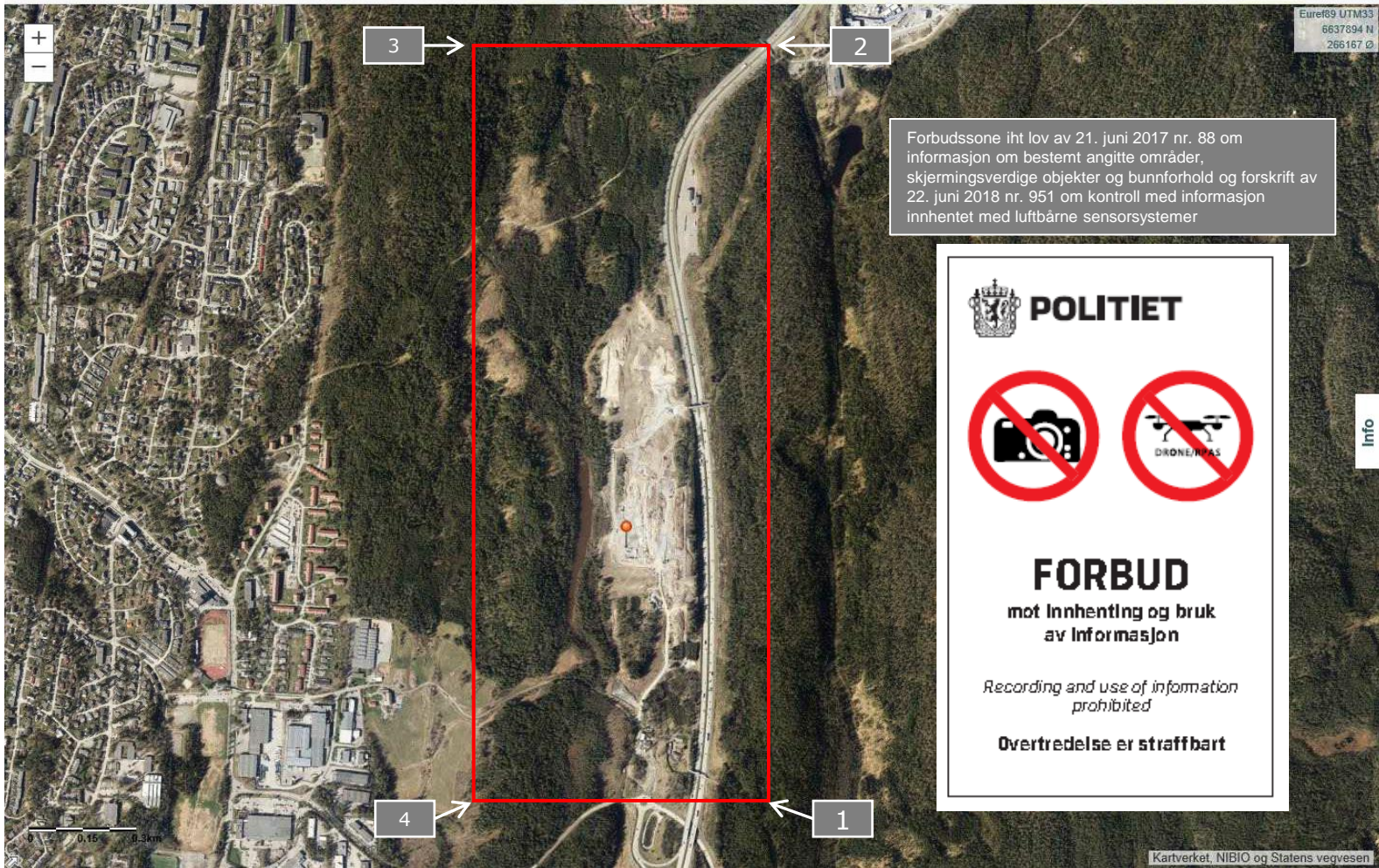


### Euref 89 UTM 33

1.  
N 6636215.15  
Ø 267034.50
2.  
N 6638231.50  
Ø 267034.50
3.  
N 6638231.50  
Ø 266190.00
4.  
N 6636215.15  
Ø 266190.00

### LONG/LAT:

1.  
59° 47' 50,279"N  
10° 50' 48,506"E
2.  
59° 48' 57,010"N  
10° 50' 48,506"E
3.  
59° 48' 57,010"N  
10° 49' 54,474"E
4.  
59° 47' 50,279"N  
10° 49' 54,474"E



Forbudssone iht lov av 21. juni 2017 nr. 88 om informasjon om bestemt angitte områder, skjermingsverdige objekter og bunnforhold og forskrift av 22. juni 2018 nr. 951 om kontroll med informasjon innhentet med luftbårne sensorsystemer

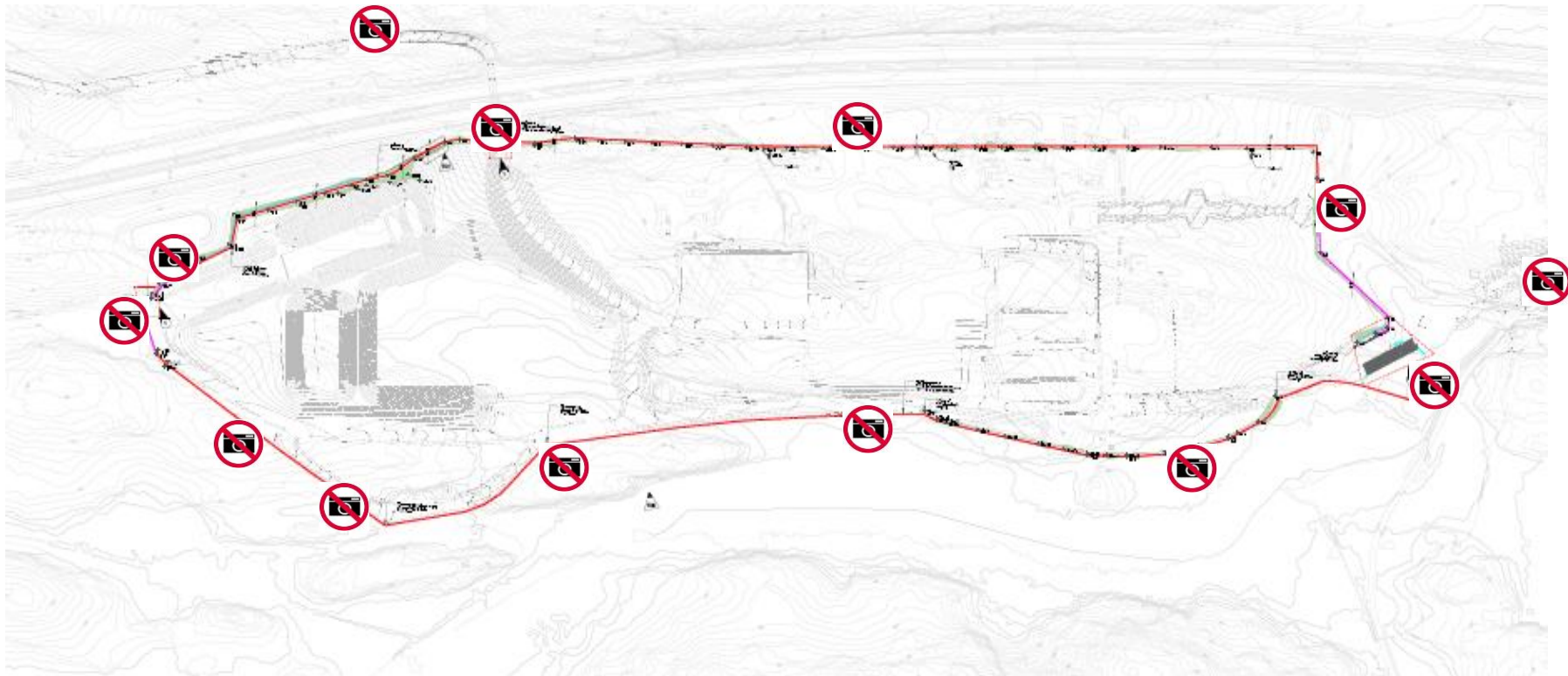
 **POLITIET**

**FORBUD**  
mot Innhentning og bruk  
av Informasjon

*Recording and use of information  
prohibited*

**Overtredelse er straffbart**





# Forskrift - Permanent restriksjonsområde

lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) § 9-1a og forskrift av 15. mai 2009 nr. 523 om luftromsorganisering.

## • § 1. Formål

- Formålet med forskriften er å opprette et permanent restriksjonsområde over politiets nasjonale beredskapssenter for å ivareta sikkerheten i luftrommet over Politiets nasjonale beredskapssenter og beskytte viktige samfunnsmessige funksjoner

## • § 2. Stedlig virkeområde

- EN Rxxx (Politiets nasjonale beredskapssenter)
- Lateral utstrekning: 59°47'50,279"N 10°50'48,506"E, 59°48'57,010"N
- 10°50'48,506"E, 59°48'57,010"N 10°49'54,474"E, 59°47'50,279"N 10°49'54,474"E Vertikal utstrekning: SFC-2500 FT AMSL

## • § 3. Luftromsrestriksjoner

- All flyging er forbudt i restriksjonsområdet. Restriksjonene gjelder all luftfart inkludert ubemannede luftfartøy og modellfly.
- Politiet kan gi særskilt tillatelse til flyging.
- Forbudet gjelder ikke for flyging i forbindelse med militære oppdrag, politioppdrag, ambulanseoppdrag, eller søk- og redningsoppdrag.





# Støykapittel

## • Generelt

- Området rundt helikopterplassen har middels befolkningstetthet. Det forutsettes at flybesetninger til enhver søker å minimere støybelastning på nærområdet. Dette gjøres primært ved å fly forhåndsdefinerte ruter dersom oppdrag og værforhold ikke tilsier annet.
- Unødvendig bakkekjøring skal unngås. Tidspunkt på døgnet skal vurderes med hensyn til utflygningsretning.

## • Støyutsatte områder

- Følgende områder er utpekt som utsatt:

- **Bjørndal**

/ **Location:** N59°49`4,5 Ø10°50`22,8 Radius ~ 500 m

- **Tårnåsen/Hellerasten**

/ **Location:** N59°48`47,5 Ø10°49`17,8 Radius ~ 500 m

- På bakgrunn av helikopterplassens geografiske beliggenhet er det ikke realistisk fullstendig å unngå disse områdene til enhver tid.
- Søk *alltid* å minimere støyeksponering dersom oppdrag/værforhold ikke tilsier annet, "neighbourhood friendly flying" prioriteres.



# Oppfølging

- **Oppfølging av reguleringsplan og konsesjonsbestemmelser**

- ***Bruk av landingsplassen – PPR (Prior Permisson Required)***

- Andre tjenesteoperatører enn Helikoptertjenesten skal ha godkjennelse fra Flyplassjef for hver enkelt bevegelse (Prior permission required - PPR). NB-KO kan innvilge PPR på vegne av Flyplassjef.

- ***Loggføring av flybevegelser***

- NB-KO skal ha oversikt over posisjonene til politiets egne helikoptre, hvor de skal og formålet med flygningen.
    - NB-KO skal loggføre alle flybevegelser inn og ut av beredskapssenteret i NB-KOs system for loggføring. Likeledes skal alle motorkjøringar til helikoptrene loggføres. Fartøysjef (PIC) er ansvarlig for at bakkekjøring, inn- og utflygning blir meldt til NB-KO. Det skal minimum meldes:
      - Inn- og utflygningsretning
      - Ved bruk av PinS eller SID skal dette angis
      - Avvik fra bruk av inn- og utflygningstraseer

## VFR trafikk

- ENTX er lokalisert i ukontrollert luftrom, klasse G. På generelt grunnlag skal en søke å unngå befolkede områder.
- Ved ENTX er primær avgang/innflygningsretning VFR fra/mot ØST (Nord «B»).
- Standardisering av VFR inn- og utflygning er gjort ved å planlegge forhåndsdefinerte ruter/korridorer. Oppdragets art og værforhold avgjør bruk - PIC er ansvarlig.
- Dersom situasjonen tillater det skal det søkes å overholde rutene ved inn- og utflygning VFR.

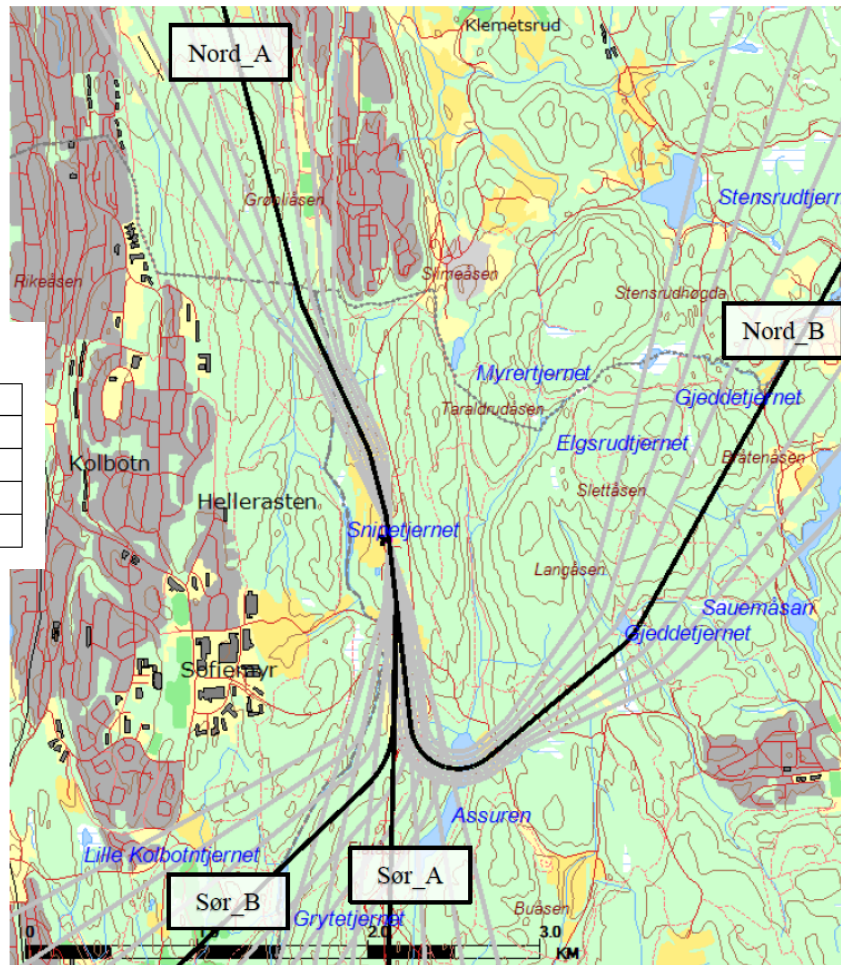


## Vedlegg 10 i reguleringsplan– Helikopterstøy utarbeidet av SINTEF

Det er lag til grunn at trafikkmengden fordeler seg slik på de 4 traséene:

Trasé	Landinger	Avganger
Nord_A	30 %	30 %
Nord_B	60 %	55 %
Sør_A	10 %	10 %
Sør_B	0 %	5 %

- Fordeling døgn:
  - 53% dagtid (07-19)
  - 24% kveld (19-23)
  - 23% natt (23-07)
  - Basert på data fra Gardermoen



Figur 6-2. Inn- og utflygingstraséer til landingsplass på Taraldrud med lateral spredning. M 1:35 000.



# Avgang og innflygning

- Avgang

- Avgang fra ENTX (Oslo helikopterplass, Taraldrud) kan foretas i enhver retning ut fra operative behov.
- Avgang mot Nord/Syd utføres ved å følge retning på FATO og deretter overholde foretrukne korridorer.
- Dersom avgang/landing foretas i andre retninger, skal det søkes å fly korteste vei og i størst mulig grad unngå tett befolkede områder.

- Innflygning

- Innflygning til ENTX kan foretas fra enhver retning ved behov. Det skal søkes å overholde predefinerte VFR korridorer.
- Innflygning med noe «crosswind» kan være en bedre løsning enn innflygning over støyutsatte områder dersom øvrige forhold tillater dette.