

Luftambulansetjenesten HF

Søknad om konsesjon ihht BSL E 1-1 Midlertidig helikopterplass i Skånland kommune

30. januar 2019

Innhold

1. Sammendrag	2
2. Vurdering ihht Forskrift om konsesjon for landingsplasser (BSL E 1-1)	3
2.1 Navn på landingsplass - § 7	3
2.2 Konsesjonssøker - § 8	3
2.3 Området der landingsplassen skal ligge - § 9	3
2.4 Landingsplassens anvendelse og utvikling - § 10	8
2.5 Konsekvens- og miljøutredning - § 11	9
3. Vedlegg	10

1. Sammendrag

Luftambulansetjenesten HF (LAT HF) har behov for å etablere en midlertidig landingsplass for helikopter på Trøsen ved Elvemo i Skånland kommune så raskt som mulig. Bakgrunnen for dette er at videre drift på Evenes lufthavn ikke er mulig, blant annet på grunn av at leieavtalen med Forsvarsbygg for dagens base utløper 30. juni 2019. Det er videre per i dag ikke avklart hvor den permanente helikopterbasen skal ligge, og for å opprettholde den akuttmedisinske beredskapen i Midtre Hålogaland, er det derfor svært viktig å etablere en midlertidig landingsplass som kan tas i bruk senest ved utløpet av juni.

Bruk av omsøkte landingsplass skal være midlertidig inntil ny helikopterbase med landingsplass er etablert. Luftambulansetjenesten HF har etablert en prosjektgruppe som skal utrede lokalisering av ny permanent ambulanshelikopterbase, og denne gruppen skal fremme sin anbefaling innen 20. september 2019. Etablering av ny permanent base vil skje så raskt som praktisk mulig etter at Helse Nord RHF har besluttet permanent lokalisering.

Som en del av prosessen med denne søknaden om midlertidig konsesjon, ble det overfor lokal planmyndighet 28. januar 2019 fremmet søknad om dispensasjon fra gjeldende planverk for etablering av landingsplassen samt drift av denne fram til 30. juni 2022. Vedtaket ettersendes så snart dette foreligger.

I rapporten flystøysoner for helikopterbase på Trøsen, konkluderer SINTEF med at "Det er registrert en boligbygning i gul støyzone. I rød støyzone er det ikke registrert bygninger med støyfølsomt bruksformål". For å redusere støybelastningen over det nærliggende området til et minimum, vil LAT HF anmode helikopteroperatøren om å ta hensyn til bebyggelse med støyfølsomt bruksformål ved ut- og innflyging, så langt dette er flyoperativt mulig og i tråd med det enkelte luftambulanseoppdrag.

2. Vurdering ihht Forskrift om konsesjon for landingsplasser (BSL E 1-1)

2.1 Navn på landingsplass - § 7

Tjeldsund helikopterplass, Elvemo.

2.2 Konsesjonssøker - § 8

Luftambulansetjenesten HF

Postboks 235,

8001 Bodø

Telefon: 75 54 99 50

E-post: postmottak@luftambulansetjenesten.no

Se **vedlegg 1** for firmaattest.

2.3 Området der landingsplassen skal ligge - § 9

Landingsplassen skal etableres som en midlertidig løsning inntil permanent ambulanshelikopterbase med ny landingsplass er i drift. Landingsplassen etableres innerst i bukten Trøsen, som er en bukt avledet fra Lavangsfjorden og Tjeldsundet. Plassen har tidligere blitt brukt som fotballbane, og det har tidligere også stått et klubbhus for Skånland og Omegn idrettsforening (SOIF) ved siden av fotballbanen. Plassen er vurdert å være det best egnede stedet i området for etablering av en midlertidig landingsplass i påvente av en beslutning om, og deretter etablering av, en permanent landingsplass. På kartutsnittet under er landingsplassens plassering i nærområdet vist.

Landingsplassens plassering



Inn- og utflygingssektorer:

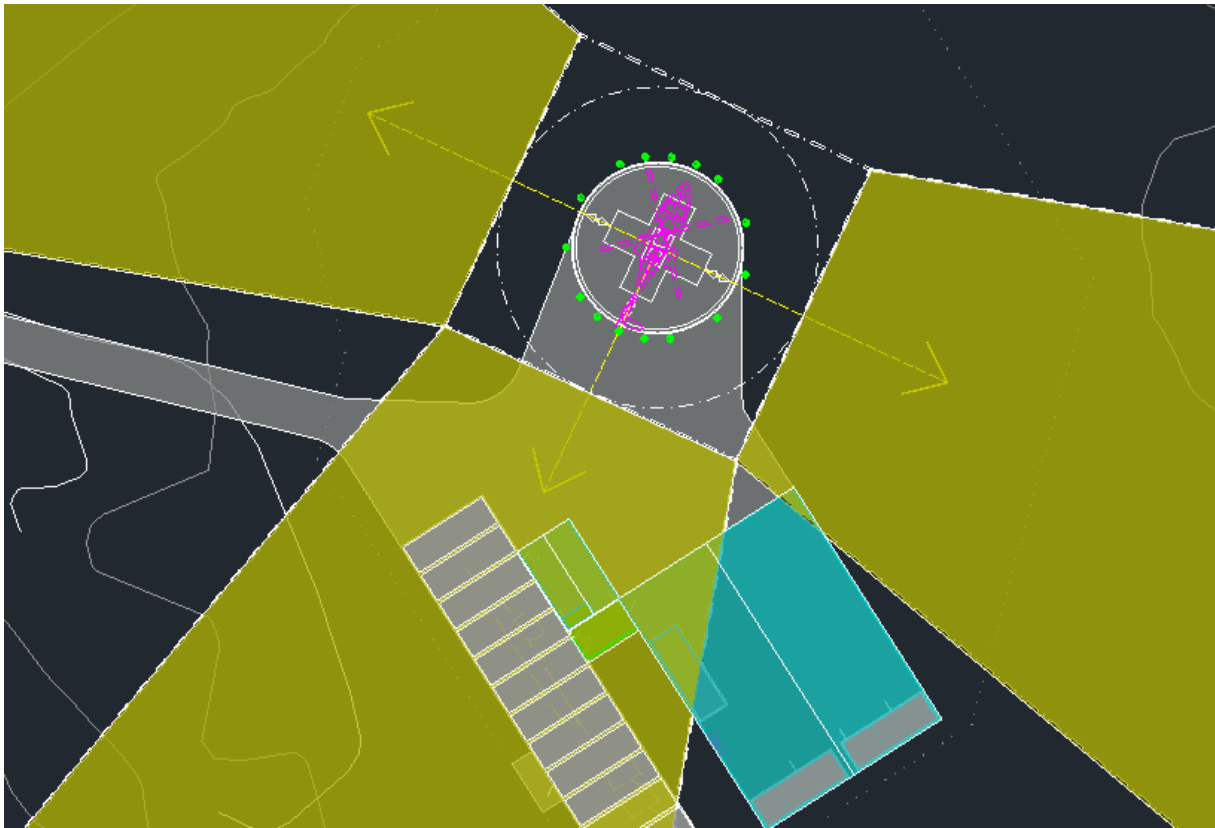
Både med hensyn til støybelastning, topografi og oppdragsprofil vil majoriteten av inn- og utflygninger skje via Tjeldsundet og bukta inn til Trøsen (se skisserte sektorer i kart under):



De to angitte retningene antas å bli brukt som følger:

- Sør: 80 %
- Nord: 20 %

Lokal inn- og utflyging nær landingsplassen vil normalt skje gjennom to hinderfrie korridorer som strekker seg i tilnærmet øst-vestlig retning. Unntaksvis, avhengig av vær- og vindforhold, vil en tredje korridor mot sørvest kunne benyttes. Dette er illustrert med pilene i skissen under:

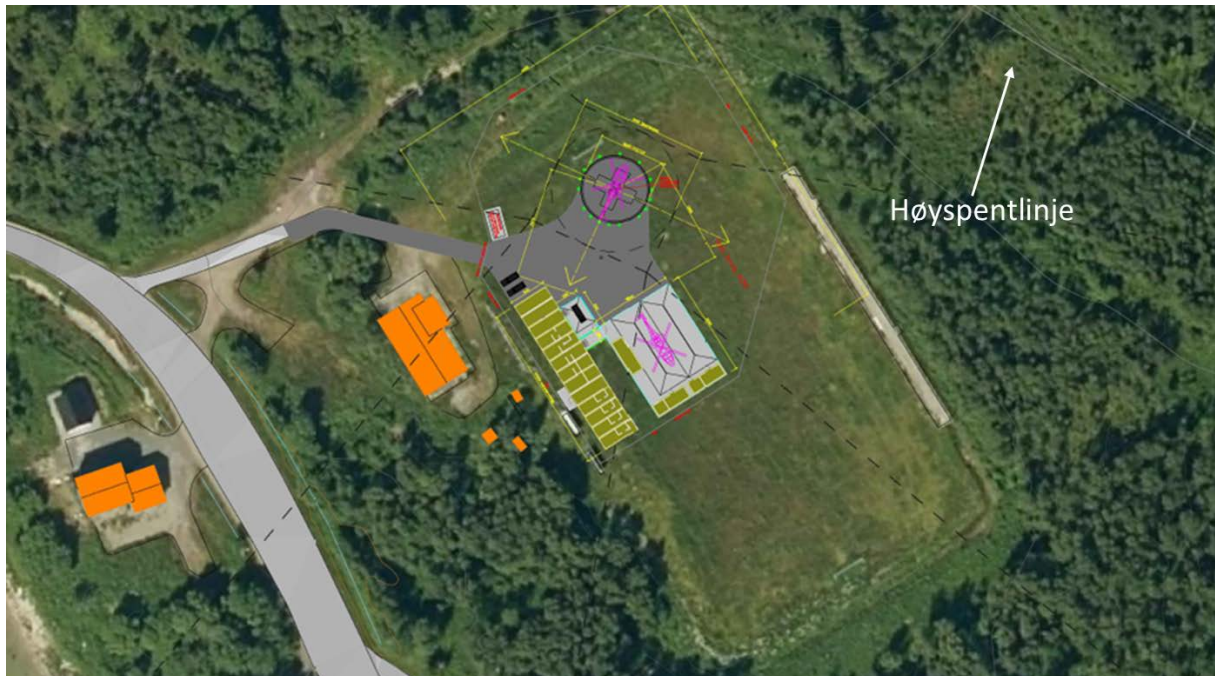
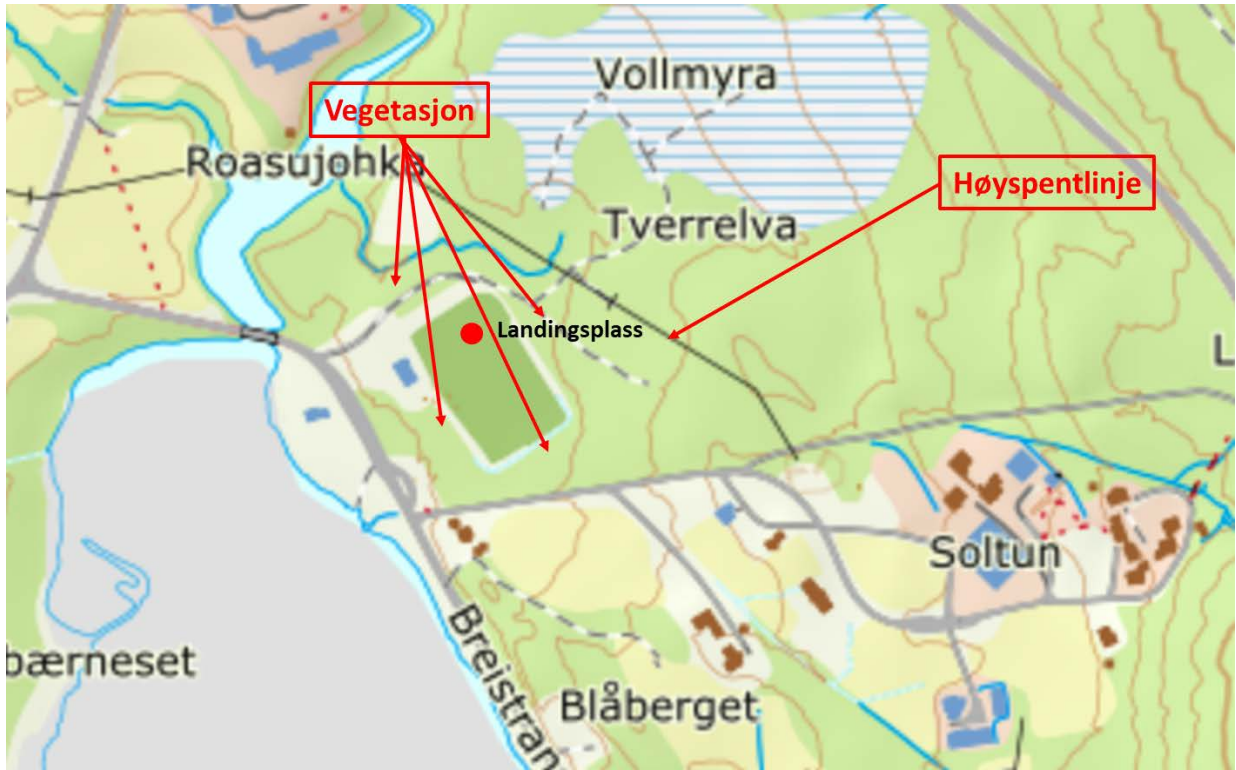


Hindersituasjon

Landingsplassen er 140 meter i luftlinje fra kystlinjen og uhindret utflyging via bukten Trøsen. Rundt landingsplassen er det tett vegetasjon, spesielt på den ene langsiden og begge kortsidene av fotballbanen. Ca. 100 meter i luftlinje øst av landingsplassen går det en 22 kV høyspentlinje fra nord mot sør (stopper ved Folkehøgskolen Nord-Norge). Høyden på vegetasjon og høyspentlinjen er den samme, det vil si ca. 6-7 meter, og utgjør ingen negativ hinderituasjon for inn- og utflyging.

Vindpølse og hinderlys vil bli plassert der dette er hensiktsmessig og i henhold til kravene i forskriften, basert på en nærmere vurdering i forbindelse med etablering av landingsplassen, hangar og øvrig bygningsmasse.

Se kart og satellittbilde med oversikt over hinderituasjonen under, samt kart i A4-format i **vedlegg 2**.



Andre operative forhold

Landingsplassen vil bli lokalisert innenfor kontrollsonen til Harstad/Narvik lufthavn, Evenes (ENEV). I luftlinje vil den være lokalisert ca. 5 nautiske mil nord for flytårnet på ENEV og ca. 4,2 nautiske mil fra terskel til rullebane 17. Den vil bli lokalisert ca. 0,54 nautiske mil vest av forlenget senterlinje til rullebane 17 hvor trafikk på innflyging passer >1700 fot over landingsplassen.

Trafikken til og fra ENEV, samt trafikk som passerer gjennom kontrollsonen, er kommersiell trafikk fra flyselskap, ambulansefly, militære fly og helikoptre og GA-trafikk (skoleflyging, helikopterflyging og rekreasjonsflyging). På grunn av topografien rundt Ofoten, så fungerer Tjeldsundet som en korridor for VFR-trafikk som flyr gjennom kontrollsonen. Det er etablert presisjonsinnflyging (ILS og LPV) til rullebane 17, som normalt er rullebanen som brukes under dårlige værforhold (lavt skydekke og redusert sikt).

Evenes kontrollsonen er luftrom klasse D. Under "Special VFR"-forhold, samt mørke, krever det separasjon mellom VFR/VFR og VFR/IFR trafikk. Topografien rundt landingsplassen er slik at det ikke er radardekning under 300 fot og vestover i ca. 1 nautisk mil (utgangen av bukta Trøsen). I tilfeller med dårlig vær og/eller mørke, hvor det er annen trafikk innenfor kontrollsonen, så vil dette kunne medføre en forsinkelse i avgangsklarering for ambulanshelikopteret. LAT HF har i epost 13. november 2018 informert Avinor Evenes om at slike eventuelle forsinkelser for ambulanshelikopteret, er akseptabelt for Luftambulansetjenesten. Slike forsinkelser vil imidlertid bli forsøkt redusert ved:

- Luftambulanseskoordinator ved AMK Tromsø vil ved hjelp av direkte linje kontakte lufttrafikketjenesten (LTT) ved Evenes lufthavn når ambulanshelikopteret alarmeres. Det vil gi LTT bedre tid til å koordinere for eventuell annen trafikkavvikling.
- Sammen med LTT Evenes utarbeide forhåndsbestemte prosedyrer formalisert gjennom et "Letter of Agreement".

Eierforhold

Skånland og Omegn idrettsforening (SOIF) er hjemmelshaver på eiendommen Breistrandveien 22, G.nr 17, B.nr 56 i Skånland kommune, jfr. grunnbokutskrift i **vedlegg 3**. I forkant av etablering av landingsplassen, vil det inngås en festekontrakt med SOIF som sikrer LAT HF eksklusiv rett til å benytte området som landingsplass i den omsøkte midlertidige konsesjonsperioden. En intensjonsavtale knyttet til dette ble signert 3. januar 2019.

Naboforhold

En oversikt over naboer til matrikkelen er vedlagt i **vedlegg 4**. Oversikten viser naboer (grunneiere og organisasjoner som er leietakere) i ca. 300 meters omkrets fra eiendommen. Det ble 13. november 2018 avholdt et åpent informasjonsmøte om mulig etablering av en midlertidig helikopterbase på eiendommen. Til møtet, som ble avholdt på Ungdomshuset på Evenskjer, var naboer og andre interessenter invitert. Videre deltok Skånland kommune og grunneier SOIF, samt at pressen (Harstad Tidende) var til stede på første del av møtet. Kommunen, representert ved prosjektrådmann og teknisk sjef, uttrykte på møtet at kommunen ser positivt på den mulige etableringen, og at de gjennom en god og effektiv saksbehandling ønsker å bidra til at basen kan etableres innenfor tidsvinduet.

I etterkant av informasjonsmøtet ble naboer gitt anledning til å gi skriftlig tilbakemelding på om de har innvendinger eller ikke til den mulige etableringen. Det er, jfr. **vedlegg 5**, så langt mottatt 10 skriftlige tilbakemeldinger fra naboer som ikke har innvendinger til etableringen. Eiendommene til disse naboene er i **vedlegg 6** vist med markeringer i kartet. Videre er det, jfr. **vedlegg 7**, så langt mottatt en

skriftlig tilbakemelding fra en nabo som har innvendinger til etableringen. Eiendommene til denne naboen er i **vedlegg 8** vist med markeringer i kartet.

Naboer har i tillegg til dette 28. januar 2019 blitt tilsendt formelt nabovarsel inkludert kopi av støyrapporten og dispensasjonssøknaden til kommunen, og har dermed ytterligere en mulighet til å gi innspill til etableringen.

Planavklaring

Området hvor landingsplassen ønskes etablert er i gjeldende plan avsatt til "Idrettsanlegg". Det er igangsatt en prosess med Skånland kommune som lokal planmyndighet, for å avklare muligheten for en midlertidig etablering av landingsplass som vist ovenfor og på vedlagte kartutsnitt (**vedlegg 2**). Søknad om midlertidig dispensasjon fra kommuneplanenes arealdel for etablering og drift av landingsplass fram til 30. juni 2022, ble sendt til kommunen 28. januar 2019. Vedtaket fra Skånland kommune (**vedlegg 12**) ettersendes så snart dette foreligger.

2.4 Landingsplassens anvendelse og utvikling - § 10

Opplysning ihht forskriftens krav og organisering:

a) Planlagt åpningstid

Landingsplassen vil være operativ for planlagt bruk hele døgnet, hele året.

b) Aktuelle luftfartøytyper

Landingsplassen vil bli benyttet av helikoptertypen Airbus H145 som vil være stasjonert ved den midlertidige basen. Ved eventuelt behov for overflytting av pasienter til andre luftfartøystyper, forutsettes dette gjennomført på Evenes lufthavn.

c) Forventet antall flybevegelser

Det er totalt forventet opp mot 1.500 flybevegelser i året, tilsvarende en gjennomsnittlig aktivitet på i overkant av 28 flybevegelser eller 14 oppdrag per uke.

d) Forhold for benyttelse av landingsplassen

Landingsplassen skal benyttes under alle lysforhold, sommer og vinter.

Basert på statistikk fra dagens luftambulansebase for helikopter på Evenes lufthavn for perioden fra mai 2015 til oktober 2018, vil helikoptertrafikken kunne fordeles over døgnet slik det fremgår av tabellen under:

Døgnfordeling av trafikken

Døgnsegment	Prosentandel
Natt (23-07)	11,0 %
Dag (07-19)	75,6 %
Kveld (19-23)	13,4 %

Kilde: Norsk Luftambulanse AS

e) Type aktivitet

Landingsplassen skal kun benyttes til luftambulanseoppdrag og annen aktivitet relatert til luftambulansetjenesten (treningsflyging, testflyging osv.).

Landingsplassen skal ikke benyttes til:

- Luftrutetraffic eller annen regelbundet luftfartsvirksomhet.
- Hoved- eller sekundærbase for ervervsmessig luftfartsforetak.
- Base for skoleflyging med helikopter.

f) Bruk – offentlig/privat

Landingsplassen er begrenset til Luftambulansetjenestens bruk. Landingsplassen er ikke offentlig.

g) Internasjonal luftfart

Landingsplassen vil ikke være i bruk til internasjonal trafikk.

2.5 Konsekvens- og miljøutredning - § 11

Konsekvensutredning

Spørsmålet om hvorvidt det vil bli stilt krav om konsekvensutredning, vil bli behandlet av lokal planmyndighet som del av behandlingen av dispensasjonssøknaden nevnt ovenfor.

Påvirkning på miljøet

I forbindelse med behandling av dispensasjonssøknaden, vil Skånland kommune vurdere tiltakets påvirkning i forhold til de miljørettslige prinsippene som fremgår av Naturmangfoldloven. LAT HF har i denne sammenheng utarbeidet en vurdering av miljømessig påvirkning, jfr. Punkt 6.3 i dispensasjonssøknaden (**vedlegg 10**).

Videre, i sammenheng med utarbeidelse av denne konsesjonssøknaden, er en miljøutredning i henhold til § 11 annet ledd utarbeidet og lagt ved i **vedlegg 11**. Ut i fra den planlagte aktivitetens karakter og omfang, er det ikke vurdert å være forhold ut over økt støy, som vurderes å være en "sannsynlig" konsekvens for området inn mot landingsplassen. Det vurderes å være høy sannsynlighet for vesentlig høyere støy ved avgang og landing for helikopteret. Med fire flybevegelser per døgn i gjennomsnitt, medfører dette ca. fire minutter med vesentlig høyere støy per døgn. Utover dette er økt støy lite sannsynlig.

Støy er også vurdert i forbindelse med arbeidet med dispensasjonssøknaden. Det er her blant annet lagt vekt på at det er lav bruksfrekvens på landingsplassen, gjennomsnittlig to operasjoner/fire flybevegelser per døgn, at landingsplassen vil være mest i bruk på dagtid (ca. 75 % av aktiviteten, jfr. tabellen ovenfor), og at flygingsmønsteret vurderes å være det beste med tanke på helikopterstøy. Forhold knyttet til støyberegninger utført av SINTEF er beskrevet under.

Støyberegninger

Støyberegninger utarbeidet av SINTEF er vedlagt i **vedlegg 9**. Støysonekart for den planlagte midlertidige landingsplassen for helikopter, Tjeldsund helikopterplass, Elvemo, er utarbeidet i henhold til retningslinje T-1442/2016 fra Miljøverndepartementet. Støyberegningene er utført med NORTIM, den norske flystøymodellen som tar hensyn til topografi ved beregning av lydutbredelse.

I støyrapportens punkt 7.1 konkluderer SINTEF med at "Det er registrert en boligbygning i gul støysone. I rød støysone er det ikke registrert bygninger med støyfølsomt bruksformål". For å redusere støybelastningen over det nærliggende området til et minimum, vil LAT HF anmode helikopteroperatøren om å ta hensyn til bebyggelse med støyfølsomt bruksformål ved ut- og innflyging, så langt dette er flyoperativt mulig og i tråd med det enkelte luftambulanseoppdrag.

3. Vedlegg

1. Firmaattest Luftambulansetjenesten HF
2. Kart – landingsplass og hindersituasjon
3. Grunnbokutskrift - eier av omsøkt landingsplass
4. Oversikt over naboer
5. Tilbakemeldinger fra naboer med ingen innvendinger
6. Oversiktskart - naboer med ingen innvendinger
7. Tilbakemelding fra nabo med innvendinger
8. Oversiktskart - nabo med innvendinger
9. Rapport SINTEF – Flystøysoner for helikopterbase på Trøsen
10. Søknad om midlertidig dispensasjon til Skånland kommune (uten vedlegg)
11. Miljøutredning ihht BSL E 1-1
12. Vedtak fra Skånland kommune vedr søknad om dispensasjon fra arealplan **(ettersendes)**