

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Saksbehandler: Finn Owen Meling
Telefon direkte: 45427874
Vår dato: 12.01.2024
Vår referanse: 23/23528-2

Høring – søknad om fornyet og endret konsesjon for å drive og inneha Oslo helikopterplass, Ullevål

1. Om høringen

Luftfartstilsynet gjennomfører med dette offentlig høring av søknad fra Oslo universitetssykehus HF om fornyelse av konsesjon for Oslo helikopterplass, Ullevål.

Høringsinnspill sendes til Luftfartstilsynet innen 15. april 2024 på e-postadresse postmottak@caa.no, og merkes med saksnummer 23/23528.

Høringen er åpen for alle. Vi ber om at høringsinstansene selv vurderer om høringen burde videreformidles til andre aktuelle interessenter, for eksempel om høringen burde legges ut for lokal kommunal høring før eventuell uttalelse gis.

2. Sakens bakgrunn og søknaden

Oslo universitetssykehus HF (heretter OUHF) fikk ved Luftfartstilsynets vedtak 1. juni 2016 fornyet konsesjon til å drive og inneha Oslo helikopterplass, Ullevål. Konsesjonen ble gitt med 10 års varighet, frem til og med 1. juni 2026.

OUHF søkte i brev 13. oktober 2023 om fornyelse og endring av konsesjonen for landingsplassen. Dette skyldes anslått behov for et høyere antall flybevegelser, og tilrettelegging for en ny type helikopter – redningshelikopteret AW101 (Sar Queen). Det er søkt om en økning i antall tillatte flybevegelser til 3082 per år, og anslagsvis 30 flybevegelser per uke. I dag har landingsplassen tillatelse til 2250 flybevegelser pr år.

OUIH skriver at landingsfrekvensen på sykehuset er avhengig av forhold utenfor deres kontroll, og at antall bevegelser derfor er høyst usikre. Frekvensen de siste årene har vært noe lavere enn estimert, men de mener at denne trenden vil snu, slik at de forventer en økning i fremtiden. OUIH skriver at de derfor har lagt inn et forhøyet antall for å ta ned risikoen knyttet til dette.

Landingsplassen vil fortsatt bare brukes til ambulanse, redningshelikoptre i akuttmedisinske oppdrag og pasienttransport.

Luftfartstilsynet viser for øvrig til kopi av søknaden, som sammen med de øvrige høringsdokumentene er tilgjengelig på www.luftfartstilsynet.no, under fanen «Høringer».

3. Konesjonsregelverket

Alle som vil anlegge, drive eller inneha en landingsplass skal som hovedregel inneha konsesjon, jf. lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) § 7-5, første ledd. Ifølge luftfartsloven § 7-6 skal konsesjon bare gis når det er forenlig med allmenne hensyn, og uttalelse fra vedkommende kommunale og andre myndigheter skal innhentes før konsesjon eventuelt innvilges.

Vilkåret «forenlig med allmenne hensyn» er nærmere presisert i forskrift 11. januar 2007 nr. 40 om konsesjon for landingsplasser (BSL E 1-1 – heretter konsesjonsforskriften) § 1, bokstav b, som lyder:

«Formålet med forskriften er:

(...)

b. Å sikre en samfunnstjenlig luftfart og en hensiktsmessig disponering av arealer, og at vurderingen av konsesjonssøknader skjer ut fra hensynet til miljø, helse, flysikkerhet, næringsinteresser, reguleringsplan, kulturlandskap, samt hensynet til regional utvikling og bosetting.»

Det følger videre av luftfartsloven § 7-7 at konsesjon gis for en bestemt tid, og på slike vilkår som finnes påkrevd. Konsesjon for landingsplasser til privat bruk gis i samsvar med konsesjonsforskriften § 15 som hovedregel for en periode på 10 år.

I konsesjonsforskriften § 14, jf. §§ 9 og 11, stilles det krav til opplysninger som skal følge søknaden.

4. Høringen

4.1 Innledning

Luftfartstilsynet ber høringsinstansene om en bredt anlagt vurdering av landingsplassens drift opp mot allmenne hensyn, med særlig vekt på de hensyn som er tatt inn i konsesjonsforskriften § 1, bokstav b.

Vi viser til at de flysikkerhetsmessige sidene ved driften av landingsplassen i utgangspunktet er ivaretatt gjennom en egen teknisk/operativ godkjenning. Knyttet til spørsmålet om konsesjon vil det derfor primært være øvrige samfunnshensyn som skal vurderes, slik som hensynet til miljø (herunder støy), helse og forholdet til arealplaner.

Ved siden av de forholdene høringsinstansene eventuelt selv ønsker å ta opp, ber vi om at det i uttalelsene tas stilling til momentene som er omtalt i pkt. 4.2 flg.

4.2 Forholdet til kommunal arealplan

Det følger av luftfartsloven § 7-6, tredje og fjerde ledd, at konsesjon som hovedregel ikke kan gis i strid med vedtatte arealplaner etter plan- og bygningsloven. Konsesjon kan likevel gis i strid med arealplaner dersom vedkommende plan- og bygningsmyndighet samtykker til ferdigbehandling av konsesjonssøknaden.

Etter det Luftfartstilsynet forstår er det ingen endringer i arealplanene for landingsplassen sammenholdt med situasjonen da tidligere konsesjonssøknad ble innvilget.

4.3 Forholdet til naturmangfoldloven

Luftfartstilsynet har innledningsvis i saksbehandlingen sett hen til lov 19. juni 2009 nr. 100 om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) §§ 8 til 12, jf. § 7.

Siden søknaden gjelder fortsettelsen av en etablert virksomhet i et sentralt bymiljø, er det vanskelig for Luftfartstilsynet å se at en fornyelse av konsesjonen vil komme i konflikt med prinsippene i naturmangfoldloven, eller at det er grunnlag for nærmere undersøkelser etter loven.

Luftfartstilsynet antar imidlertid at høringsinstansene kan ha større kunnskap om naturmangfoldet i området, og landingsplassens mulige innvirkninger på dette. Dersom det er slike forhold som høringsinstansen mener nødvendiggjør en nærmere vurdering, ber vi om en særlig kommentar om dette, ved siden av oversendelse av det konkrete kildegrunnlaget kommentaren bygger på.

4.4 Støy

Det følger av konsesjonsforskriften § 14, første ledd, bokstav d, jf. § 11, tredje ledd, at støyberegning i medhold av Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging - T-1442, i utgangspunktet skal være en del av søknaden.

Søkeren har sammen med søknaden oversendt en oppdatert støyrapport utarbeidet av SINTEF. Denne støyrapporten tar høyde for bruk av det nye redningshelikopteret AW101, og økningen i antall flybevegelser som det er søkt om.

Det er i støyrapporten forutsatt at i underkant av 19 % av flybevegelsene vil skje på nattestid (kl. 23-07), i underkant av 59 % av flybevegelsene vil skje på dagtid (kl. 07-19), og i underkant av 23 % av flybevegelsene vil skje på kveldstid (kl. 19-23). Om lag 11 % av flygingene er

forventet å skje med redningshelikopteret AW101, og resten med luftambulanshelikoptrene H135 og H145¹.

Slik Luftfartstilsynet ser det, er det tre vesentlige faktorer ved den omsøkte konsesjonsendringen som vil påvirke støysituasjonen:

- Det er lagt opp til flyging med et større og mer støyende helikopter (AW101).
- Det er lagt opp til flere flybevegelser.
- Inn- og utflygningstraseene blir delvis endret, ved at det blir egne traseer for flyging med AW101. Særlig viser dette seg ved at begynnelsen av de vestre traseene for AW101 går mer i sørvestlig enn nordvestlig retning.

Hvordan dette gir seg utslag i form av støysonekart fremkommer av de to støyrapportene som følger med konsesjonssøknaden. Den ene støyrapporten er fra 2015 og ble brukt som grunnlag for gjeldende konsesjon, mens den andre støyrapporten er en oppdatert rapport som er utarbeidet med tanke på foreliggende søknad.

5. Teknisk/operativ godkjenning

Som nevnt under punkt 4.1, så vil de de flysikkerhetsmessige sidene ved driften av landingsplassen i utgangspunktet være ivaretatt gjennom en egen teknisk/operativ godkjenning. OUHF har gjennom et eget vedtak fra Luftfartstilsynet, datert 7. desember 2023, fått en teknisk/operativ godkjenning som legger til rette for flyging med AW101. Som en del av dette vedtaket har Luftfartstilsynet også vurdert de tiltakene OUHF har gjort for å sikre myke trafikanter rundt landingsplass mot skader i forbindelse med landing, herunder de farer som oppstår som følge av vindtrykk («downwind») fra helikopteret.

6. Konsesjonsvilkår

Det vedlagte utkastet til konsesjonsvilkår bygger på Luftfartstilsynets alminnelige praksis og mal for vilkår, og opplysninger i søknaden. Enkelte vilkår som gjelder spesielt for Oslo helikopterplass, Ullevål, er i tillegg videreført fra den foregående konsesjonsperioden.

I tråd med søknaden og støyberegningen er trafikkomfanget for konsesjonen begrenset til 3082 flybevegelser per år. Luftfartstilsynet bemerker at en flybevegelse er enten en avgang eller en landing med luftfartøy. De 3082 flybevegelsene vil omfatte all aktivitet på landingsplassen.

Rammen for trafikkomfanget er absolutt. Dersom det i konsesjonsperioden er aktuelt med et høyere antall flybevegelser, må konsesjonen først endres.

For øvrig viser vi til det vedlagte utkastet til konsesjonsvilkår.

¹ Tidligere kjent som EC135 og EC145

Med vennlig hilsen

Åsa Markus
fung. juridisk direktør
Direktoratsavdelingen

Finn O. Meling
juridisk seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.

Kopi til: Oslo universitetssykehus HF

Vedlegg: Søknad om fornyet og endret konsesjon, med oppdaterte støyberegninger