

Luftambulansetjenesten HF

Søknad om midlertidig dispensasjon for etablering av midlertidig helikopterbase

28. januar 2019

Innhold

1. Eiendommen søknaden gjelder.....	2
2. Innsender.....	2
3. Søknaden gjelder.....	2
4. Bakgrunn for søknaden	2
5. Beskrivelse av det midlertidige tiltaket.....	3
5.1 Plassering av landingsplass og base	3
5.2 Rettigheter til bruk av tomt.....	4
5.3 Rettigheter til bruk av adkomstvei og deler av nabotomt til inngjerding.....	4
5.4 Bruk av avkjørsel – vurdering av endret bruk	5
5.5 Utforming, omfang og byggemetoder	5
5.6 Inn- og utflygingssektorer:	7
6. Konsekvenser av det midlertidige tiltaket.....	8
6.1 Medisinsk samhandling mv opprettholdes	8
6.2 Positivt bidrag til flyoperativ regularitet	8
6.3 Vurdering av miljømessig påvirkning	9
6.3.1 Støyvurdering	9
6.3.2 Vurdering av fare for forurensning av grunn	10
6.3.3 Bruk av kjemikalier og håndtering av disse	10
6.3.4 Vurdering av fare for oljesøl.....	11
6.3.5 Vurdering av fare for utslipp av drivstoff	11
6.3.6 Bløtbunnsområder i strandsonen.....	12
6.4 Vurdering av virkninger for reinbeiteinteresser.....	13
7. Nabovarsling og -medvirkning.....	14
8. Vedlegg.....	15

1. Eiendommen søknaden gjelder

Søknaden gjelder tiltak på følgende eiendom/tomt ("Eiendommen"):

- Gnr. 17, bnr. 56 i Skånland kommune.
- Breistrandveien 22, 9440 Evenskjer

Tiltakshaver har inngått en intensjonsavtale om leie av tomt ved Elvemo på Trøsen med grunneier Skånland og Omegn Idrettsforening ("SOIF") og vil, under forutsetning av at nødvendige tillatelser til etablering av den midlertidige basen gis, inngå en festekontrakt med grunneier for midlertidig leie av Eiendommen.

2. Innsender

Søknaden sendes inn av følgende tiltakshaver ("Tiltakshaver"):

- **Navn:** Luftambulansetjenesten HF
- **Organisasjonsnummer:** 818 711 832
- **Adresse:** Postboks 235, 8001 Bodø

Kontaktperson hos Tiltakshaver:

- **Navn:** Oddleif Hatlem
- **Telefon dagtid:** 907 29 782
- **E-post:** oddleif.hatlem@nlasolutions.no

Faktura for behandling av denne søknaden sendes som:

- EHF-faktura på epost: luftambulansetjenesten@faktura.poweroffice.net
- Att.: Mariann M. Hunstad

3. Søknaden gjelder

Tiltakshaver søker med dette om midlertidig dispensasjon fra kommuneplanens arealdel for etablering og drift av base for ambulanshelikopter på gnr. 17, bnr. 56, Breistrandveien 22. Se **vedlegg 1** for kart som viser eiendommens beliggenhet.

Søknaden gjelder midlertidig dispensasjon fra eiendommens regulering til idrettsformål, frem til en permanent base for ambulanshelikopter er etablert. Det forventes at den midlertidige basen vil være i bruk i ca to år, men maksimalt tre år. Søknaden gjelder på bakgrunn av dette dispensasjon etter plan- og bygningslovens § 19-3 fram til 30. juni 2022.

4. Bakgrunn for søknaden

Tiltakshaver har behov for å etablere en midlertidig base for ambulanshelikopter så raskt som praktisk mulig. Bakgrunnen for dette er at leieavtalen med Forsvarsbygg for dagens base

på Evenes lufthavn utløper 30. juni 2019, og at det per i dag ikke er avklart hvor den permanente helikopterbasen skal ligge. Videre drift på Evenes lufthavn er ikke mulig.

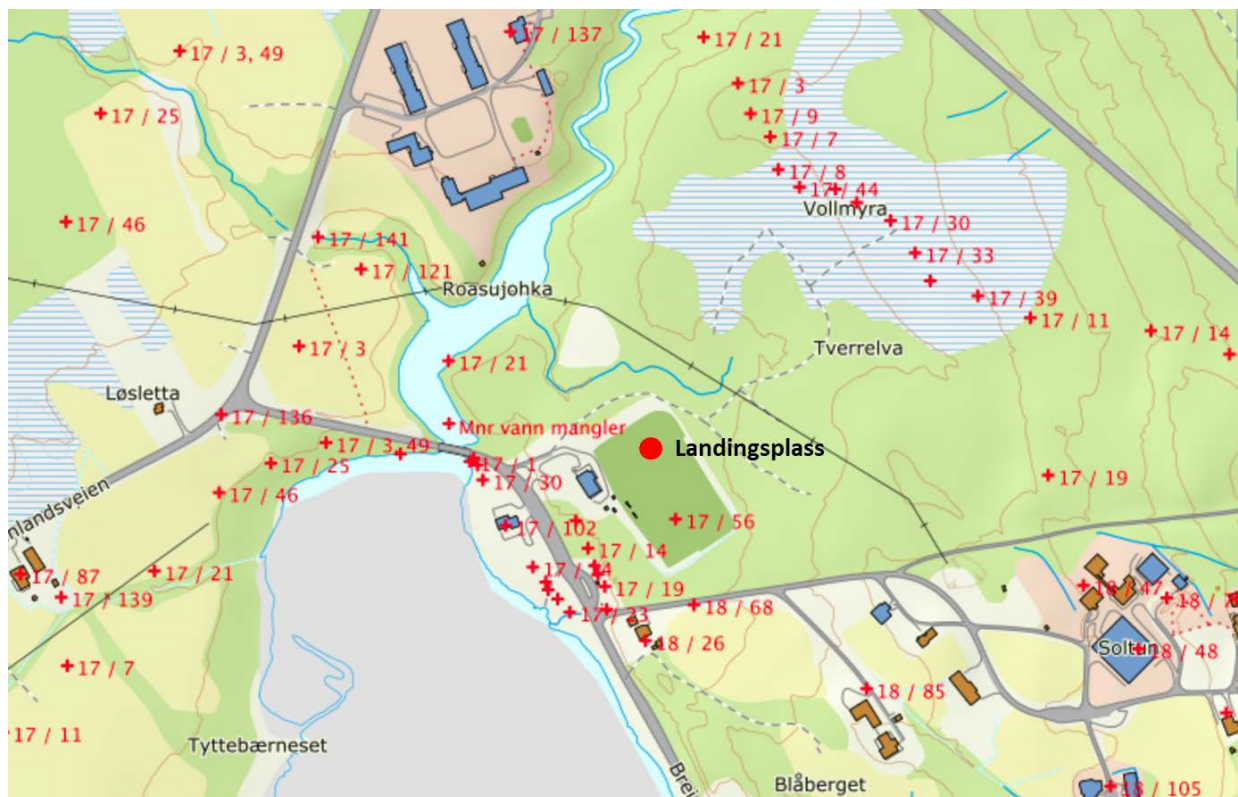
Bruk av Eiendommen som helikopterbase skal, som nevnt ovenfor, være midlertidig inntil permanent helikopterbase for området er etablert. Tiltakshaver har etablert en prosjektgruppe som skal utrede lokalisering av permanent ambulanshelikopterbase, og etablering av permanent base vil skje så raskt som praktisk mulig etter at Helse Nord har besluttet lokalisering.

5. Beskrivelse av det midlertidige tiltaket

Landingsplassen ønskes etablert 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 fotballballbanen. Plassen er vurdert å være det best egnede stedet i området for etablering av en midlertidig landingsplass og base i påvente av en beslutning om, og deretter etablering av, en permanent landingsplass og base.

5.1 Plassering av landingsplass og base

På kartutsnittet under er den midlertidige landingsplassen og basens plassering i nærområdet vist.



På bildet under vises videre basens og landingsplassens plassering på tomten, den nedlagte fotballbanen:



5.2 Rettigheter til bruk av tomt

SOIF er hjemmelshaver på eiendommen Breistrandveien 22, G.nr 17, B.nr 56 i Skånland kommune. Tiltakshaver og SOIF signerte 3. januar 2019 en intensjonsavtale som gir tiltakshaver eksklusiv rett til bruk av tomten. Iht. intensjonsavtalen, vil det i forkant av at landingsplassen etableres inngås en festekontrakt som formaliserer rettighetene beskrevet i intensjonsavtalen.

Tiltakshaver skal ved leieforholdets opphør tilbakelevere tomten ryddet og i tilnærmet samme stand som ved overtakelse. Dette innebærer utjevning av tomtearealet som har vært i bruk, tilbakeføring av jord og såing av gress. Fundamentering, gjerder, bygninger og annet materiell som Tiltakshaver har tilført tomten skal fjernes.

5.3 Rettigheter til bruk av adkomstvei og deler av nabetomt til inngjerding

Eksisterende adkomst til tomten ligger på naboeiendommen gnr. 17 bnr. 33, som eies av Kjell Erling Hansen og Magne Hansen (grunneiere). Tiltakshaver har inngått avtaler med grunneierne, som gir Tiltakshaver tillatelse til å bruke adkomstveien, samt deler av tomten til inngjerding fra januar 2019 og inntil tre år etter at den midlertidige basen er tatt i bruk.

5.4 Bruk av avkjørsel – vurdering av endret bruk

Eksisterende avkjørsel fra Breistrandveien har vært benyttet til kjøring til idrettsplassen/ fotballbanen i forbindelse med arrangementer på denne.

I anleggsperioden (ca 2 måneder) hvor basen etableres, vil avkjørselen i hovedsak benyttes til anleggstrafikk for transport av moduler, haller, betong og andre materialer. I driftsperioden (2-3 år), vil avkjørselen i hovedsak benyttes til kjøring knyttet til ukentlig vaktskifte på basen, sporadiske vareleveranser, utrykning med legebilen (ca 30 oppdrag per år), samt av tankbiler for etterfylling av drivstofftanken for helikopteret. Etter driftsperioden vil basen fraflyttes og demonteres, og dette vil i en kortere periode (ca 1 måned) medføre omtrent samme bruk av avkjørselen som ved etablering av basen.

Det er ikke forventet at tiltaket volummessig vil medføre økt bruk av avkjørselen sammenlignet med bruken i perioden fotballbanen ble brukt i regi av SOIF. Mest sannsynlig vil avkjørselen bli mindre brukt, da det antas at det tidligere periodevis har vært høy trafikkmengde i forbindelse med idrettsarrangementer.

Tiltakshaver var 10. januar 2019 i kontakt med Statens vegvesen, avdeling Harstad v/Silje Reppen, for å avklare behovet for en eventuell søknad om endret bruk av avkjørselen som en følge av tiltaket. I følge Reppen vil behovet for en slik søknad bli vurdert av Statens vegvesens i etterkant av at en eventuell dispensasjon er gitt fra Skånland kommune.

5.5 Utforming, omfang og byggemetoder

Plassering av basen på den nedlagte fotballbanen er illustrert med bildet i punkt 5.1 ovenfor. Utforming, omfang og høyder er illustrert i foreløpig situasjonsplan, planløsning, snittegning og en 3D-skisse av planlagte bygninger lagt ved i **vedlegg 2-4**.

Bygningenes utseende, omfang og høyde er i all hovedsak forventet å bli som skissert. Et unntak fra dette kan forekomme for hangaren, der endelig størrelse vil være avhengig av hvilke dimensjoner leverandører kan tilby. På grunn av dette, har vi i **vedlegg 4** "Snittegning bygninger" beskrevet at høyden på hangar kan bli 9,5 – 11 meter avhengig av leverandør. I skissene har vi videre lagt til grunn at hangar vil være 18 meter bred og 24 meter lang. Dette er minimumsstørrelser, og avhengig av leverandør må vi kunne forvente en bredde mellom 18 og 22 meter og en lengde mellom 24 og 30 meter.

Drivstoffanlegget forventes å ha en bredde på ca 2,5 meter, lengde på ca 6,0 meter og høyde på ca 3 meter.

Hvilke bygninger og anlegg basen vil bestå av, og hvordan de ulike delene etter planen vil etableres, er oppsummert under:

Bygninger	Estimat BTA (m2)	Byggemetode
Bolig/kontor-del	317	Nøkkelferdige moduler inkludert trefundament, varme, ventilasjon, vann, avløp, bredbånd og elektrisk anlegg.
Garasje for legebil inkludert varebod.	40	Isolert plasthall på betonggulv, plassbygd varebod.
Hangar for helikopter inkludert teknisk verksted og ulike lagre	432	Isolert plasthall på betonggulv. Moduler plassert inni hangar direkte på malt betonggulv.
Gang/sluse mellom bolig/kontor-del og hangar og garasje	15	Plassbygges eller tilpasset modul på fundament av tre eller fast betongdekke
Sum areal bygninger	804	

Øvrige anlegg/arbeider	Estimat BTA (m2)	Byggemetode/materialvalg
Grunnarbeid generelt		Fjerne gressmatte og jord (ca 10 cm), fylle på pukk el.l., planere. Kalksand under jordlag pt.
Infrastruktur i grunn		Tilførsel av vann, avløp og elektrisitet
Grunnarbeid - betongdekke for garasje, hangar og sluse mellom bolig/kontor-del og hangar	487	Fast betongdekke
Helikopterlandingsplass, adkomstveier og oppstillingsplass	1000	Asfalt
Landingslys, hinderlys og vindpølse	N/A	Monteres på fast punkt
Drivstoffanlegg	20	Drivstoffanlegget etableres med dobbel tank eller annet oppsamlingsarrangement iht tankforskriften. Plasseres på støpt betongplate.
Inngjerding og port	N/A	Vurderes.

5.6 Inn- og utflygingssektorer:

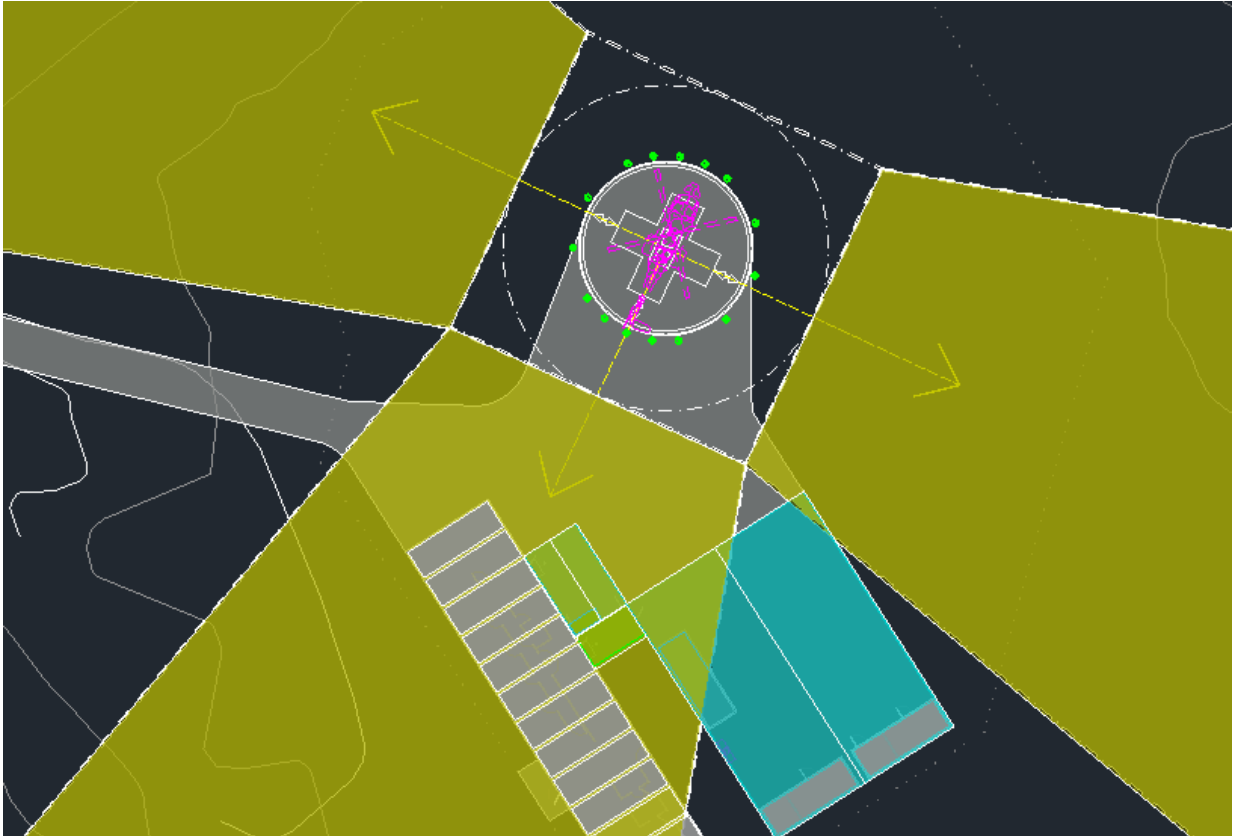
Både med hensyn til støybelastning, topografi og oppdragsprofil vil majoriteten av inn- og utflygninger skje via Tjeldsundet og bukta inn til Trøsen (se skisserte sektorer i kart under):



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:



6. Konsekvenser av det midlertidige tiltaket

6.1 Medisinsk samhandling mv opprettholdes

Tre års drift av ambulanshelikopterbasen på Evenes lufthavn har bidratt til integrering av den akuttmedisinske behandlingsskjeden i området, herunder at gode samhandlingsrutiner har blitt utviklet. Ved å etablere en midlertidig base på Trøsen, i umiddelbar nærhet til Evenes, vil det etablerte driftsmønsteret kunne videreføres, og det vil ikke være behov for å revidere viktige samhandlingsrutiner og gå opp nye prosedyrer med samarbeidspartnere. Det samme gjelder for strategi rundt etablerte pasientløp. Medisinske, strategiske og beredskapsmessige forhold vil med andre ord kunne opprettholdes dersom basen midlertidig kan plasseres på Trøsen.

6.2 Positivt bidrag til flyoperativ regularitet

Trøsen ligger i et område som erfaringsmessig er godt skjermet værmessig og dermed vil gi god tilgjengelighet/regularitet. Hinnøya og Tjeldøya skjermer mot vær fra sør-vest og vest, og havtåken som oppstår i Vågsfjorden sommerstid strekker seg kun sørover til området Tjeldsundbro. Landingsplassen blir 140 meter i luftlinje fra kystlinjen og uhindret utflyging via bukten Trøsen. Rundt landingsplassen er det tett vegetasjon på ene langsiden og begge kortsidene av fotballbanen, og 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 (ca 6-7 meter), og utgjør ingen negativ hindersituasjon for inn- og utflyging.

6.3 Vurdering av miljømessig påvirkning

Vi har i forbindelse med utarbeidelse av konsesjonssøknad for helikopterlandingsplassen utarbeidet en miljøutredning i henhold til § 11 annet ledd i "Forskrift om konsesjon for landingsplasser" (BSL E 1-1). Miljøutredningen er vedlagt i **vedlegg 7**. Med unntak av de støymessige konsekvensene som er nevnt under og som er dokumentert i støyrapporten utarbeidet av SINTEF (**vedlegg 6**), er det basert på miljøutredningen lite eller mindre sannsynlig at det midlertidige tiltaket vil medføre negative konsekvenser for miljøet i helikopterbasens nærmiljø.

I tillegg til miljøutredningen, har vi i det følgende beskrevet noen særskilte vurderinger knyttet til risikoen for at naturmangfoldet kan påvirkes eller skades av tiltaket. Disse vurderingene har, sammen med miljøutredningen, som formål å gi Skånland kommune tilstrekkelig grunnlag til å vurdere tiltaket etter § 7 i "Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven)".

6.3.1 Støyvurdering

Den planlagte landingsplassen skal kun benyttes til luftambulanseoppdrag og annen aktivitet relatert til luftambulansetjenesten (treningsflyging, testflyging, osv.). Landingsplassen vil bli benyttet under alle lysforhold, sommer og vinter, og det er totalt forventet opp mot 1.500 flybevegelser i året. Gjennomsnittlig aktivitet per døgn forventes dermed å bli i overkant av fire flybevegelser.

Basert på statistikk fra dagens luftambulansebase for helikopter på Evenes lufthavn for perioden fra mai 2015 til oktober 2018, kan vi forvente følgende døgnfordeling av helikopteraktiviteten:

Døgnfordeling av trafikken

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

Kilde: Norsk Luftambulanse AS

Helikoptertypen som er benyttet i statistikkperioden er en Airbus H145, som tilsvarer helikopteret som vil bli benyttet ved den midlertidige helikopterbasen. Airbus H145 er et mellomstort helikopter, og har lavest støyprofil i sin klasse/størrelse. De offisielle støytallene (oppfattet støy i decibel/EPNdB) er, jfr. dokumentasjonen fra Airbus Helicopters under, oppgitt til å være:

- Avgang: 86.5 (EPNdB)
- Overflyging: 84.7 (EPNdB)
- Landing: 90.3 (EPNdB)

2.7 External Sound Levels

Flight Phase	Measurements according ICAO Annex 16 [EPNdB]	ICAO limits at 3,700 kg [EPNdB]	Measurements according FAR Part 36 [EPNdB]	FAR 36 limits at 3,700 kg [EPNdB]
Takeoff	86.5	95.7	86.5	95.7
Overflight	84.7	94.7	84.7	94.7
Approach	90.3	96.7	90.3	96.7

Som beskrevet under "Inn- og utflygingssektorer" ovenfor, antas 80 % av flygingene å skje sørvest for landingsplassen over bukta Trøsen. Dette flygingsmønsteret vurderes å være det beste med tanke på helikopterstøy, da det vil bidra til reduksjon av antall flyginger over nærliggende bebyggelse.

Støyrapport med støysonkart er som nevnt utarbeidet av SINTEF og vedlagt i **vedlegg 6**. Støyrapporten er utarbeidet både for Trøsen og Evenskjer, men det er kun Trøsen som er relevant i denne sammenheng.

I støyrapportens punkt 7.1 konkluderer SINTEF med at "Det er registrert en boligbygning i gul støyzone. I rød støyzone er det ikke registrert bygninger med støyfølsomt bruksformål".

Tiltakshaver er tilfreds med at det ikke er registrert bygninger med støyfølsomt bruksformål i rød støyzone, og at det kun er en boligbygning i gul støyzone. For å redusere støybelastningen over det nærliggende området til et minimum, vil Tiltakshaver 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.

6.3.2 Vurdering av fare for forurensning av grunn

Faren for forurensning av grunnen er beskrevet i punkt 4 i miljøutredningen i **vedlegg 7**, samt i avsnittet "Vurdering av fare for utslipp av drivstoff" under.

6.3.3 Bruk av kjemikalier og håndtering av disse

Kjemikalier, såpe av typen Allrent A-25, vil under drift av basen brukes en gang i uken til utvendig vask av helikopteret. Såpen blandes ut i en løsning av 30 % såpe og 70 % vann. Det brukes om lag 2 liter utblandet såpe per tilfelle. Til skylling brukes rent vann, estimert mengde 250-500 liter per tilfelle. Vask av helikoptermotor (motorvask) utføres i gjennomsnitt annenhver måned med såpe av typen R-MC G-21. Det medgår ca 4 liter såpe per tilfelle, i gjennomsnitt to liter per måned. Sikkerhetsdatablad for de to vaskemidlene er vedlagt i

vedlegg 8. Andre kjemikalier vil kun benyttes i svært små volum, og vurderes ikke å kunne påvirke det ytre miljø og/eller naturmangfold på en negativ måte.

Helikopteroperatøren er ansvarlig for at brukere i forkant av bruk informeres om såpenes farlige egenskaper, krav til vernetiltak og krav til oppbevaring. Vask vil foregå inne i hangar med avrenning til kum og avløp tilkoblet enten oljeutskiller eller til tett tank med flottørvarsling. En tilfredsstillende løsning vil etableres i dialog med Skånland kommune, og beskrives i en fremtidig søknad om byggetillatelse. Se for øvrig spørsmål 5 i miljøutredningen i **vedlegg 7**, hvor vurderingen er at det er lite sannsynlig at tiltaket vil føre til vesentlig utslipp og bruk av kjemikalier, slik at det medfører helse- eller miljøskade.

6.3.4 Vurdering av fare for oljesøl

Erfaringsmessig er det svært sjelden at oljesøl forekommer i denne type virksomhet. Det kan ved uhell forekomme ubetydelig søl av motorolje, for eksempel dersom en mister en flaske med olje som er åpnet. Dette vil eventuelt kunne skje inne i hangar, og begrenses til maksimalt 1 liter per tilfelle, noe som vurderes som uproblematisk. I slike tilfeller vil oljesølet mest sannsynlig kunne fanges opp ved at det legges ut absorbenter som vil være tilgjengelig i hangar, det vil si at det ikke vil komme olje ned i kum og avløpssystem. Utslipp/søl som tørkes opp vil håndteres ihht. lokalt regelverk for håndtering av farlig avfall. Jfr. avsnitt 6.3.4 ovenfor, vil etablering av oljeutskiller el.l. avklares med Skånland kommune i forbindelse med søknad om byggetillatelse.

6.3.5 Vurdering av fare for utslipp av drivstoff

Drivstoffet som benyttes av ambulanshelikopteret er av typen JET A-1. Se sikkerhetsdatablad for drivstoffet i **vedlegg 9** for mer informasjon.

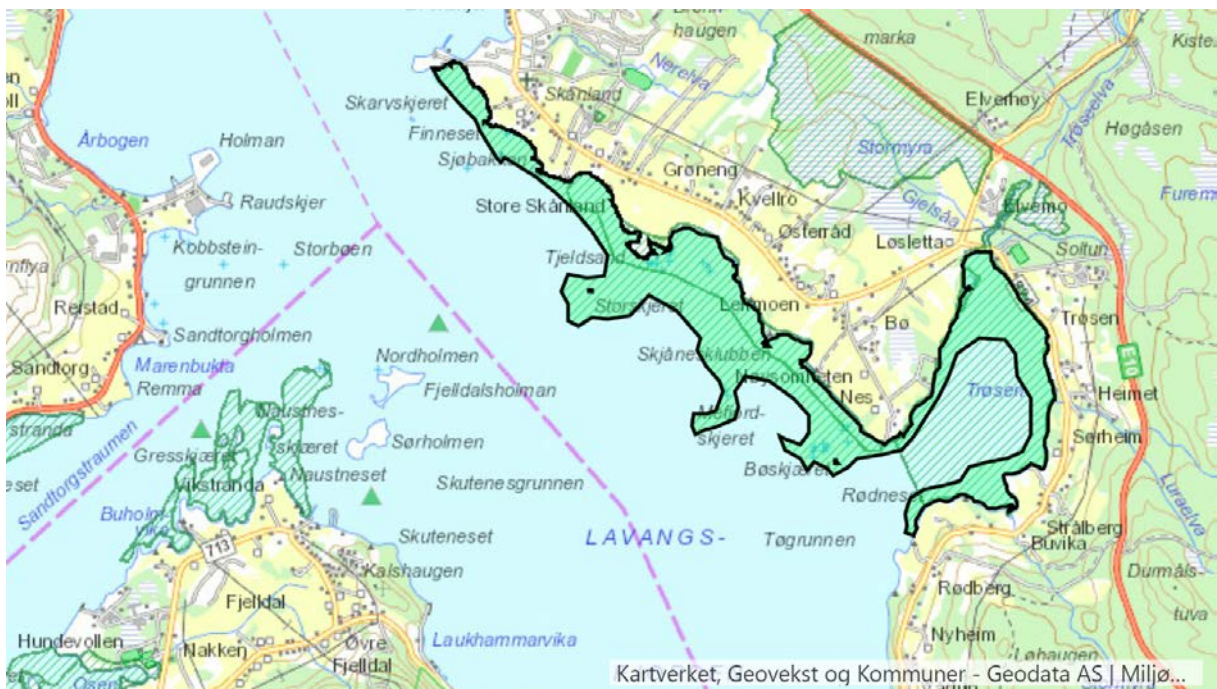
Drivstoffanlegget vil etableres, eies og drives av en eller flere tredjeparter. Normal praksis ved landets eksisterende luftambulansebaser for helikopter, er at drivstoffleverandør og helikopteroperatør samlet står for etablering, eie og drift av anlegget. Tiltakshaver forutsetter i denne sammenheng at etablering, bruk og drift skjer ihht. kravene i kapittel 18 i "Forskrift om begrenning av forurensning (forurensningsforskriften)", som har til formål å verne det ytre miljø mot forurensning som følger av lagring av farlige kjemikalier og farlig avfall. Av forurensningsforskriftens § 18-6 fremgår hvilke forebyggende tiltak den ansvarlige for drivstoffanlegget skal iverksette uavhengig av egen miljørisikovurdering. Dette omfatter blant annet tiltak knyttet til kompetanse, tankanleggets konstruksjon, barrierer inkludert oppsamlingsarrangement, vedlikehold, rutiner for drift, overvåking og sikring mot uvedkommende.

Et utslipp som følge av lekkasje fra selve tankanlegget vil på grunn av oppsamlingsarrangementet og kravet til dette, sannsynligvis ikke kunne medføre forurensning av grunn, vassdrag eller sjø i nærområdet. Utslipp av drivstoff kan naturligvis også skje i forbindelse med drivstoffylling, enten fra tankbil til drivstoffanlegg eller fra drivstoffanlegg til helikopter. Det er imidlertid, basert på erfaring, lite sannsynlig at slike utslipp vil kunne skje i

høye volumer og at denne typen utslipp vil kunne medføre alvorlige konsekvenser. Årsaken til dette ligger i kravene til forebyggende tiltak i forurensningslovens § 18-6 som er nevnt ovenfor. Basert på erfaringen fra driften av de 12 eksisterende drivstoffanleggene, sammen med kravene til forebyggende tiltak i gjeldende regelverk, vurderes faren for utslipp å være mindre sannsynlig. Se punkt 4 i miljøutredningen i **vedlegg 7**, for ytterligere vurdering knyttet til dette.

6.3.6 Bløtbunnsområder i strandsonen

Miljødirektoratet har i nærområdet til den planlagte helikopterbasen, registrert naturtypen "Bløtbunnsområder i strandsonen". I følge www.naturbase.no er naturtypen oppført med verdien "svært viktig". Registreringen er begrunnet med at dette er "Større strandflater (>500.000 m²) som er næringsområde for bestander av overvintrende fugler". Det totale registrerte bløtbunnsområdet i Skånland kommune er markert med grønn skravering i kartet under.



Kilde: Miljødirektoratet, www.naturbase.no

Jfr besvarelse av spørsmål nr 2 og 3 i Miljøutredningen i **vedlegg 7**, vurderes det som "lite sannsynlig" at tiltaket vil kunne føre til vesentlig påvirkning av vannkvaliteten, eller til vesentlig økning av næringssaltene fosfor og nitrogen i ferskvannsforkomster eller marine områder. Årsaken til dette er at virksamheten som følger av tiltaket, ut fra sin art, samt forebyggende tiltak, samlet sett ikke vurderes å innebære vesentlig risiko for slik negativ miljøpåvirkning. Det vurderes videre, jfr. besvarelsen av spørsmål 5 i miljøutredningen og redegjørelsen i avsnitt 6.3.3 "Bruk av kjemikalier og håndtering av disse" ovenfor, som "lite sannsynlig" at tiltaket vil føre til "vesentlig utslipp og bruk av kjemikalier, slik at det medfører helse- eller miljøskade". Det omsøkte tiltaket vurderes på bakgrunn av dette å ikke medføre vesentlig risiko for negativ innvirkning på det nærliggende bløtbunnsområdet.

6.4 Vurdering av virkninger for reinbeiteinteresser

Trøsen ligger i henhold til kartoversikt på www.kilden.nibio.no ikke direkte i et beiteområde for rein, men i nærheten av vinter- og vårbeite.

I henhold til "Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven", skal planer og tiltak som foreslås lokalisert i nærheten av, men likevel utenfor slike områder, bare *"behandles etter forskriften dersom det kan synliggjøres at planen eller tiltaket vil få vesentlige negative virkninger for reindrift eller samisk utmarksnæring innenfor beiteområdene"* (heretter kalt "reinbeiteinteresser").

Vår konklusjon, med tanke på om den midlertidige helikopterbasen på Trøsen vil kunne få vesentlige negative virkninger for reinbeiteinteresser, er basert på egne vurderinger utfra erfaringer fra tidligere luftambulanse- og redningsoppdrag, vurderinger knyttet til den aktuelle landingsplassens plassering og planlagte bruk samt kontakt med Grovfjord reinbeitedistrikt.

Tiltakshaver har i prosjektgruppen for etablering av den midlertidige basen, deltakere som har lang erfaring fra luftambulanse- og redningsoppdrag i Nord-Norge. Dette inkluderer erfaring med helikopteroperasjoner i nærheten av og over reinbeiteområder. Basert på denne erfaringen er vurderingene som følger:

- Etableringen vil ikke medføre økt støybelastning for reinbeiteinteresser sammenlignet med dagens ambulanshelikopteraktivitet utfra basen på Evenes. Evenes lufthavn ligger innenfor vinterbeiteområdet, mens Trøsen ligger utenfor både vinter- og vårbeiteområdet.
- Så vidt vi kjenner til, forstyrres reinen i svært liten grad av denne type helikopteraktivitet.
- Luftambulansetjenesten har ikke registrert vesentlige negative konsekvenser for reinbeiteinteresser basert på tidligere luftambulanseoppdrag.
- Helikopteret som vil bli benyttet, Airbus H145, er blant de mest støysvake i sin klasse.
- Støybelastningen over det nærliggende vinterbeiteområdet kan reduseres til et minimum, ved at helikopteroperatøren anmodes om å benytte sørlig flyretning så langt dette er flyoperativt mulig og i tråd med det enkelte luftambulanseoppdrag. Helikopteroperatøren kan videre anmodes om å unngå å fly lavt over de aktuelle områdene i relevante deler av året.

Tiltakshaver var 4. januar 2019 i kontakt med Grovfjord reinbeitedistrikt ved Britta Olsen per telefon og epost, og orienterte da om det planlagte tiltaket og våre vurderinger beskrevet ovenfor. Grovfjord reinbeitedistrikt er ihht. "Forskrift om reinbeitedistrikt, Troms" distrikt nr. 22, og omfatter blant annet i Skånland kommune. Olsen tok spørsmålet opp i reinbeitedistriktet samme dag, og ga deretter tilbakemelding per sms om at reinbeitedistriktet har ingen innvendinger mot at det etableres en base for ambulanshelikopter på Trøsen (se **vedlegg 10**).

Tiltakshavers konklusjon er på bakgrunn av vurderingene ovenfor, samt tilbakemeldingen fra Grovfjord reinbeitedistrikt, at etablering av landingsplassen ikke vil få "vesentlige negative virkninger" for reinbeiteinteresser, og at det dermed ikke er behov for å behandle tiltaket ihht. forskriften. Dette samsvarer med vurderingen av spørsmål 20 i **vedlegg 7**, hvor vurderingen er at det er "lite sannsynlig" at "tiltaket vil få vesentlige konsekvenser for arealer med høyt potensiale for matproduksjon eller av stor betydning for reindriften".

7. Nabovarsling og -medvirkning

Tirsdag 13. november ble det arrangert et informasjonsmøte for naboer til Eiendommen på ungdomshuset på Evenskjer. Ca 20 naboer (grunneiere og leietakere) møtte opp, og fikk etter en grundig orientering om den mulige etableringen, anledning til å stille spørsmål og å komme med innspill. Ved innsendelse av denne dispensasjonssøknaden har 10 naboer bestående av 8 privatpersoner, samt Folkehøgskolen Nord-Norge og Camp Elvemo/Tjeldsundbrua Kro & Hotell, gitt positiv tilbakemelding om at de ikke har innvendinger mot etableringen. Av disse har 8 undertegnet en erklæring der de bekrefter at de er gjort kjent med at Tiltakshaver vurderer å etablere en midlertidig base for ambulansehelikopter på og ved den nedlagte fotballbanen på Trøsen, og at den midlertidige basen trolig vil være i bruk i en periode på to til tre år fra april 2019. De har videre bekreftet at de har ingen innvendinger til at det etableres en slik base på Trøsen. Se **vedlegg 11** for kopi av naboerklæringer og andre tilbakemeldinger fra naboer uten innvendinger, samt kartoversikt over hvilke naboeiendommer disse naboene representerer.

Videre er det ved innsendelse av denne søknaden mottatt en skriftlig tilbakemelding fra en nabo som har innvendinger til etableringen. Se **vedlegg 12** for kopi av denne tilbakemeldingen, samt kartoversikt over hvilke naboeiendommer denne naboene representerer.

Nabovarsel inkludert kopi av støyrapport fra SINTEF og denne dispensasjonssøknaden, er sendt naboer ihht. nabolisten i **vedlegg 13**. Informasjon gitt i nabovarselet fremgår av "Opplysninger gitt i nabovarsel" jfr. **vedlegg 14**.

Kopier av kvitteringer for nabovarsler sendes til Skånland kommune samtidig med denne søknaden. Eventuelle merknader fra naboer på bakgrunn av nabovarselet vil ettersendes til kommunen ved utløp av svarfristen (**vedlegg 15**).

8. Vedlegg

1. Kart som viser eiendommens beliggenhet
2. Situasjonsplan
3. Planløsning
4. Snittegning bygninger
5. Skisse bygninger 3D
6. Rapport SINTEF – Flystøysoner for helikopterbase på Trøsen
7. Miljøutredning ihht Forskrift om konsesjon for landingsplasser (BSL E 1-1)
8. Sikkerhetsdatablad vaskemidler helikopter
9. Sikkerhetsdatablad drivstoff helikopter (JET A-1)
10. Tilbakemelding fra Grovfjord reinbeitedistrikt
11. Tilbakemelding fra naboer uten innvendinger
12. Tilbakemelding fra nabo med innvendinger
13. Naboliste – mottakere av nabovarsel
14. Opplysninger gitt i nabovarsel
15. Evt. merknader fra naboer på bakgrunn av nabovarselet (ettersendes)