

Miljøutredning - etablering av midlertidig landingsplass for helikopter i Skånland kommune

Miljøutredningen er utarbeidet ihht, "Forskrift om konsesjon for landingsplasser (BSL E 1-1), heretter kalt "konsesjonsforskriften". I veiledningen til § 11 i konsesjonsforskriften finner vi følgende beskrivelse av kravene til miljøutredning:

"En miljøutredning i konsesjonsforskriftens forstand betyr en redegjørelse for tiltakets miljømessige konsekvenser og bør omfatte eventuelle konsekvenser for statlig, fylkeskommunal og kommunal forvaltning, samt for private, herunder næringsvirksomhet og enkeltpersoner. Redegjørelsen bør videre omfatte en beskrivelse av tiltakets mulige miljøkonsekvenser, med fokus på både positive og negative, direkte og indirekte, og kortsiktige og langsiktige konsekvenser.

Luftfartstilsynet forutsetter at redegjørelsens omfang avpasses tiltakets størrelse, det vil si at en enkel flystripe langt fra bebyggelse ikke bør gjennomgå en like inngående vurdering som en sterkt trafikkert helikopterplass i tettbebygde strøk. Se veiledningens del 2 for oversikt over hvilke spørsmål som bør besvares som en del av miljøutredningen. Det bør gis en kort begrunnelse for valg av svaralternativ".

Miljøutredningen er utarbeidet med utgangspunkt i at:

- a) Tiltaket er midlertidig (maksimalt tre år)
- b) Landingsplassen etableres i et område med lite bebyggelse (ved Trøsen i Skånland kommune)
- c) Aktiviteten ved landingsplassen vil være begrenset (ca fire flybevegelser i gjennomsnitt per dag).

Miljøutredningen er utarbeidet av Luftambulansetjenesten HF ("tiltakshaver") på bakgrunn av uttalelser og vurderinger fra følgende fagkyndige:

Roy Inge Nygaard-Jenssen, operativ rådgiver helikopter i Luftambulansetjenesten HF: Roy Inge Nygaard-Jenssen har 28 års erfaring som pilot, de siste 25 årene som helikopterpilot ved 330-skvadronen i Bodø hvor han er pilot på forsvarets redningshelikoptre. Nygaard-Jenssen er i tillegg operativ rådgiver helikopter i Luftambulansetjenesten HF. 330-skvadronen har siden 1973 vært operatør av statens redningshelikoptre, og har som hovedoppgave å gjennomføre søk- og redningsoppdrag, med ambulansflyging, katastrofehjelp og spesialoperasjoner som sekundære oppgaver. Luftambulansetjenesten HF, som eies av de fire regionale helseforetakene i Norge, har det overordnede driftsansvaret for all luftambulansaktivitet i Norge.

Anders N. Dahle, sjefsflyger Norge i Norsk Luftambulanse AS: Anders N. Dahle har 17 års erfaring som helikopterpilot, de siste 4 årene i Norsk Luftambulanse AS, hvor han i dag i hovedsak flyr ambulanshelikopter ut fra basen i Tromsø i tillegg til at han innehar rollen som sjefsflyger Norge. Norsk Luftambulanse AS har mer enn 40-års erfaring fra luftambulansvirksomhet med helikopter, og er i dag operatør på samtlige 12 baser for ambulanshelikopter i Norge, samt alle 4 baser for ambulanshelikopter i Danmark.

Richard Kogstad, verkstedsjef, Norsk Luftambulanse AS: Richard Kogstad er verkstedsjef i Norsk Luftambulanse. Verkstedorganisasjonen har hovedbase på Gardermoen. Basen inkluderer flyteknisk avdeling og flyverkstedet. Flyverkstedet gjennomfører vedlikehold både på teknisk hovedbase og på de 12 helikopterbasene som Norsk Luftambulanse opererer på vegne av Luftambulansetjenesten HF.

Vurdering av mulige konsekvenser av tiltaket

Ihht. veiledningen til konsesjonsforskriften skal spørsmålene som anbefales besvart for å avdekke mulige konsekvenser av tiltaket, besvares ut fra om det er sannsynlig, mindre sannsynlig eller lite sannsynlig at konsekvensen inntreffer. I tabellen/sjekklisten under er denne skalaen for sannsynlighet benyttet.

Det anbefales videre i konsesjonsforskriften at *"Ved vurdering av vesentlighetskriteriet i spørsmålene i denne sjekklisten bør det legges vekt på om sakens konsekvenser kan være særlig risikofylte, farlige eller uopprettelige"*. Vi har i tabellen/sjekklisten under beskrevet vår vurdering av dette, for mulige konsekvenser som det er "sannsynlig" eller "mindre sannsynlig" at inntreffer.

Nr	Spørsmål/beskrivelse av miljøkonsekvens	Sannsynlighet	Vurdering
1	Kan tiltaket bidra til miljø- eller helseskadelig forurensning?	Mindre sannsynlig	Basert på erfaringer fra drift av dagens 12 baser for ambulanshelikopter, vurderes et mulig bidrag til miljø- eller helseskadelig forurensning å ikke medføre verken særlig risikofylte, farlige eller uopprettelige helseskadelige konsekvenser. Se konsekvens nr. 10 under, samt støyrapport utarbeidet av SINTEF, for vurderinger knyttet til støy.
2	Vil tiltaket føre til vesentlig påvirkning av vannkvaliteten i ferskvannsforkomster eller marine områder, slik at muligheten til å opprettholde arter og/eller økosystemer og ivareta hensynet til menneskers helse og trivsel reduseres?	Lite sannsynlig	
3	Vil tiltaket føre til en vesentlig økning av utslippene av næringssaltene fosfor og nitrogen til ferskvannsforkomster eller marine områder?	Lite sannsynlig	
4	Vil tiltaket føre til vesentlig utslipp av olje?	Mindre sannsynlig	Drivstoffanlegget etableres ihht. forurensningsforskriften og vil blant annet ihht. § 18-6 ha et "oppsamlingsarrangement" (for eksempel oppsamlingskar eller dobbel tank) som gjør et vesentlig utslipp svært lite sannsynlig. Dersom et utslipp av helikopterdrivstoff likevel skulle skje, for eksempel ved at det oppstår i sammenheng med fylling av drivstofftanken (fra tankbil) eller fylling av helikopteret (fra tanken), vil konsekvensen kunne være fare for forurensning av grunn. Konsekvensen vurderes imidlertid ikke å være uopprettelig, da et slikt eventuelt utslipp mest sannsynlig vil ha et begrenset omfang og vil kunne fjernes ved utskiftning av masse. På bakgrunn av dette vurderes et slikt eventuelt utslipp å heller ikke være særlig risikofylt eller farlig.

Nr	Spørsmål/beskrivelse av miljøkonsekvens	Sannsynlighet	Vurdering
			Konsekvensen av eventuelle utslipp av oljebaserte væsker fra helikopter, legebil eller lager (ikke drivstoff), vurderes å være uvesentlig da et slikt eventuelt utslipp erfaringsmessig kun vil skje i et så begrenset omfang at det enkelt vil kunne tørkes/samles opp. Det vil dermed ikke kunne medføre forurensning av grunn, vassdrag eller sjø.
5	Vil tiltaket føre til vesentlig utslipp og bruk av kjemikalier, slik at det medfører helse- eller miljøskade?	Lite sannsynlig	
6	Vil tiltaket føre til sluttbehandling av betydelige avfallsmengder eller til at det oppstår betydelige mengder spesialavfall?	Lite sannsynlig	
7	Vil tiltaket føre til vesentlig økte utslipp av klimagasser, eller til produksjon og forbruk av ozonreduserende stoffer?	Lite sannsynlig	
8	Vil tiltaket føre til vesentlig økte utslipp av svoveldioksid, nitrogenoksider, flyktige organiske forbindelser og ammoniakk, slik at naturens tålegrense overskrides?	Lite sannsynlig	
9	Vil tiltaket bidra til vesentlig økt lokal luftforurensning?	Mindre sannsynlig	I korte tidsrom når helikopteret tar av og lander, vil dette medføre noe økt lokal luftforurensning. Den økte luftforurensningen vurderes ikke å medføre særlig risikofylte, farlige eller uopprettelige helsemessige konsekvenser.
10	Vil tiltaket bidra til vesentlig økt støy?	Sannsynlig	<p>Det vil være vesentlig høyere støy når helikopteret tar av og lander. Med ca fire flybevegelser per døgn, betyr dette totalt ca. fire minutter per døgn med vesentlig økt støy. Den vesentlig økte støyen vurderes ikke å medføre verken særlig risikofylte, farlige eller uopprettelige helsemessige konsekvenser.</p> <p>Helikopteret som vil benyttes, Airbus H145, er et mellomstort helikopter, og har lavest støyprofil i sin klasse/størrelse. De offisielle støy tallene (oppfattet støy i decibel/EPNdB) er oppgitt til å være:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avgang: 86.5 (EPNdB) • Overflyging: 84.7 (EPNdB) • Landing: 90.3 (EPNdB) <p>Helikopteroperatøren vil planlegge og utføre all flyging på en slik måte at opplevd støy blir minimal for lokalbefolkningen, så fremst dette er praktisk mulig ut fra sikkerhetshensyn.</p>

Nr	Spørsmål/beskrivelse av miljøkonsekvens	Sannsynlighet	Vurdering
11	Kan tiltaket medføre inngrep i verdifulle arealer og bruken av disse, eller påvirke biologisk mangfold?	Lite sannsynlig	
12	Vil tiltaket forårsake vesentlig inngrep, nærføring eller annen påvirkning som medfører at kulturminner og kulturmiljøer går tapt, blir skadet eller får nedsatt kvalitet?	Lite sannsynlig	
13	Vil tiltaket påvirke landskapsbildet vesentlig, herunder landskapets kulturhistoriske trekk og estetiske kvaliteter, i landlege områder og/eller i byene og tettstedene?	Lite sannsynlig	
14	Vil tiltaket få vesentlige konsekvenser for, eller for områder nær inntil, nasjonalparker, landskapsvernområder, naturreservater, vernede vassdrag, naturminner, områder som er foreslått vernet, inngrepsfrie områder, eller truede eller sårbare/hensynskrevende naturtyper?	Lite sannsynlig	
15	Vil tiltaket få vesentlige konsekvenser for, eller for områder nær inntil, viktige leveområder for fredede eller truede arter?	Lite sannsynlig	
16	Vil tiltaket påvirke høsting og annen bruk av levende ressurser slik at arter eller bestander utryddes eller trues?	Lite sannsynlig	
17	Vil tiltaket få vesentlige konsekvenser for verdifulle områder for friluftsliv, jakt, fiske eller rekreasjon, eller vanskeliggjøre den allmenne ferdsel eller tilgjengelighet til slike områder?	Lite sannsynlig	
18	Vil tiltaket få vesentlige konsekvenser for områder nær inntil boliger, skoler og barnehager, og dermed innvirke på adgang til fri lek og målsetning om å etablere en sammenhengende grøntstruktur?	Lite sannsynlig	
19	Vil tiltaket få vesentlige konsekvenser for andre eksisterende nasjonale planer angående miljøvern, nasjonal arealpolitikk, rikspolitiske retningslinjer og	Lite sannsynlig	

Nr	Spørsmål/beskrivelse av miljøkonsekvens	Sannsynlighet	Vurdering
	bestemmelser, fylkesplaner og fylkesdelplaner, eller komme i konflikt med målene om estetikk og tilgjengelighet for alle?		
20	Vil tiltaket få vesentlige konsekvenser for arealer med høyt potensiale for matproduksjon eller av stor betydning for reindriften?	Lite sannsynlig	