



Norconsult AS v/Lars A. Uttakleiv  
Skoleveien 1

9407 HARSTAD

Vår ref. (oppgi ved henvendelse)  
16/3609-11/OLERA

Deres ref.

Narvik, 22.08.2017

## Midlertidig dispensasjon fra kommuneplanens arealdel for etablering av helikopterlandingsplass på gnr. 39, bnr. 53, Sykehusveien 3

- ./.
- ./.
- Vi viser til tidligere korrespondanse, herunder vedlagte søknad om dispensasjon fra kommuneplanens arealdel for etablering av helikopterlandingsplass ved Narvik sykehus, mottatt her 2.5.2017. Søknaden er fremsatt på vegne av tiltakshaver UNN Narvik, Luftambulansetjenesten. I vedlagte e-post hit datert 23.6.2017 er det presisert at «søknaden gjelder midlertidig dispensasjon fram til ny helikopterplass er etablert, jamfør planer for nytt sykehus på Furumoen».

\*\*\*\*\*

Vår vurdering av saken er at tiltaket ikke får så vesentlige virkninger hva støy angår at det krever konsekvensutredning. Reglene om konsekvensutredning er derfor ikke til hinder for å innvilge dispensasjon fra plankravet. Vilåårene for å innvilge midlertidig dispensasjon fra relevante formål og bestemmelser i kommuneplanen anses dessuten som oppfylt, idet hensynene bak disse formål og bestemmelser ikke vil bli vesentlig tilsidesatt ved en midlertidig dispensasjon, i påvente av flytting av sykehuset med ny landingsplass til Furumoen. Fordelen ved dispensasjon er at den del av befolkningen som sogner til Narvik sykehus raskt får et styrket helsetjenestetilbud, ved at det legges til rette for landing av helikopter fra Luftambulansetjenesten nært sykehuset der det ligger i dag.

Det innvilges derfor midlertidig dispensasjon, begrenset til å gjelde ut år 2022. Tidligere tillatt bruk må opphøre nr dispensasjonen faller bort, jf. pbl. § 19-3 første ledd. En evt. forlengelse må evt. avgjøres ved ny nabovarsling og ny søknad om dispensasjon.

Realiseringen av tiltaket forutsetter dessuten at det sendes inn søknad om godkjenning av selve landingsplassen iht. pbl. § 20-2, jf. § 20-1 første ledd bokstav l), samt at det søkes om konsesjon fra Luftfartstilsynet etter luftfartslovgivningen.

Vi begrunner dette nærmere nedenfor.

\*\*\*\*\*

### *Sakens bakgrunn*

Søknad om dispensasjon ble første gang mottatt 6.6.2016. Søknaden var imidlertid mangelfull. I vårt brev av 30.6.2016, ba vi om at søknaden måtte suppleres med nye opplysninger mht. støy. Brevet ./.

vedlegges. Avslutningsvis oppsummerte vi innholdet i brevet slik:

1. I tillegg til dispensasjon fra KDP forutsetter realiseringen av landingsplassen at det også sendes inn en egen søknad om tillatelse til tiltak, med bl.a. krav til ny nabovarsling.
2. Søknaden om dispensasjon må suppleres med nødvendige opplysninger om støybelastningen helikoptertrafikken vil føre med seg.
3. Når slike opplysninger foreligger vil søknaden om dispensasjon kunne sendes på høring.

4. Kommunen vil da også være i stand til å ta stilling til om det må kreves utvidet nabovarsling

I e-post 20.7.2016 fra Multiconsult ble en støyrapport utarbeidet at Sintef ettersendt, idet den ved en feil ikke var vedlagt den første søknaden, se vedlegg.

I vårt brev av 4.10.2016 presiserte vi at det ikke var noe i veien for at søknad om godkjenning av selve landingsplassen<sup>1</sup> sendes inn etter at det er avklart om det kan gis dispensasjon. Videre skrev vi følgende:

I den ettersendte støyrapporten fra Sintef fremgår det bl.a.

- på side 13 at anslått fremtidig trafikkmengde vil være 2 oppdrag pr. uke, med den klart overveiende del av trafikken på dagtid.
- På side 16 fremgår det følgende: «I og med at det er så vidt lite trafikk på denne landingsplassen, så er det ikke statistisk grunnlag for å beregne  $L_{5AS}$ ,  $L_{den}$  vil derfor være dimensjonerende for støysonekartet alene.»
- Endelig viser vi til side 17, der det fremgår at 4 boliger ligger i rød sone, mens 26 boliger og 2 skolebygg ligger i gul sone. Det er videre uttalt at «[d]ersom landingsplassen anses som et *permanent tiltak*, anbefaler T-1442 at innendørs støynivå i alle bygninger med støyfølsomt bruksformål innenfor *gul sone* kartlegges.»

I det vedtatte [planprogrammet](#) til forslag til detaljreguleringsplan for lokalisering av nye Narvik sykehus på Furumoen, vedtatt av Bystyret 15.12.2016, er det fastsatt at utbyggingsplanene også omfatter «helikopterlandingsplass til det nye sykehuset». UNN har opplyst at forslag til detaljregulering kan forventes innsendt i slutten av inneværende år. Behovet for denne landingsplassen er derfor av midlertidig karakter. I tråd med dette har søkeren presisert at søknaden gjelder midlertidig dispensasjon, jf. ovenfor og pbl. § 19-2 første ledd og § 19-3.

Selv om landingsplassen ikke skal være permanent, besluttet vi i brevet av 4.10.2016 at det i medhold av pbl. § 21-3 andre ledd siste setning måtte foretas utvidet nabovarsling i dispensasjonssaken, som i tillegg til naboer og gjenboere, måtte omfatte også alle bygg lokalisert innenfor det som i støyrapporten er nevnt som gul sone. Bakgrunnen for beslutningen var at landingsplasser for helikoptre er gjort søknadspliktige først og fremst pga. den påvirkning landingsplasser kan ha på omgivelsene i form av støy. I tillegg var dette anbefalt i støyrapporten, jf. ovenfor, dog kun dersom tiltaket skulle være permanent. Vi fant likevel grunnlag for å beslutte utvidet nabovarsling, idet det kan ta tid med flyttingen av sykehuset til Furumoen. Beslutningen ble tatt i forståelse med Norconsult som søker.

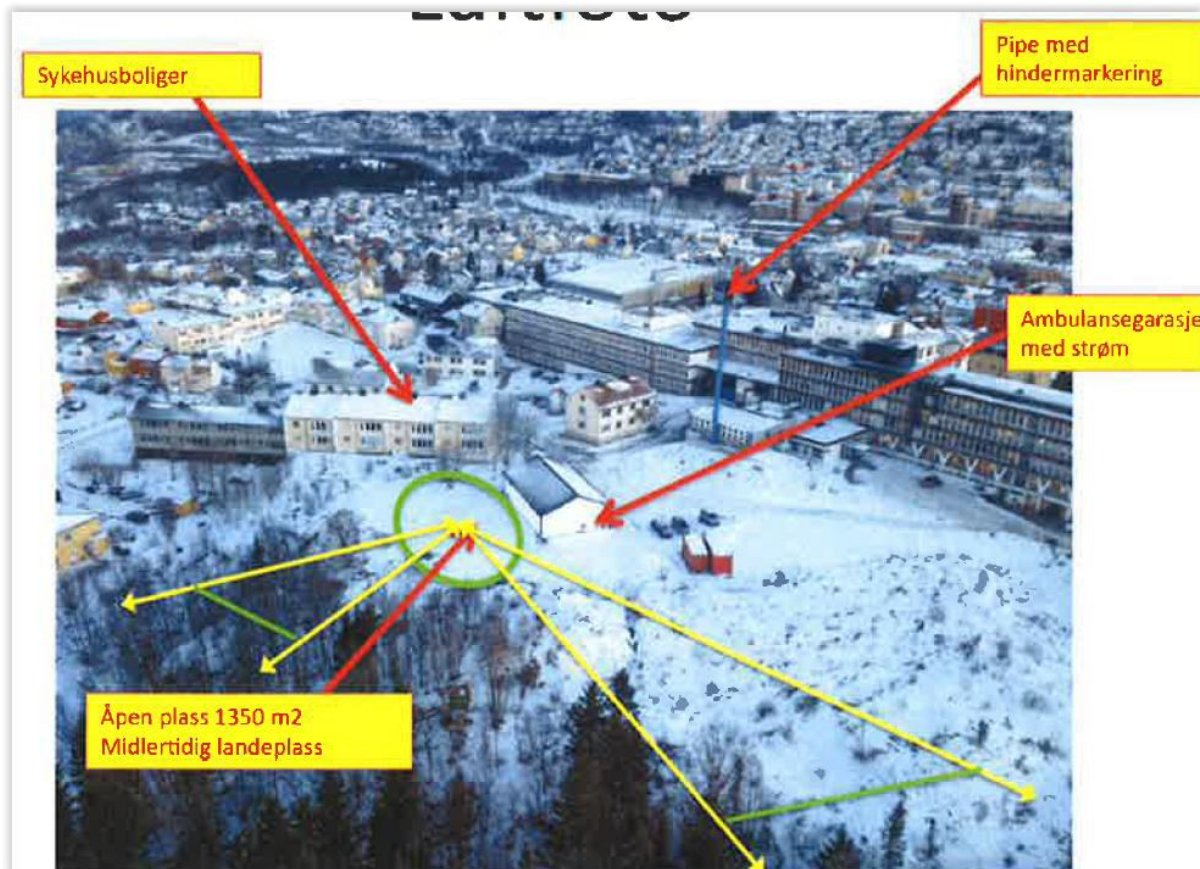
Etter den nye nabovarslingen ble søknaden om midlertidig dispensasjon med vedlegg oversendt på nytt til kommunen i brev av 2.5.2017. Det foreligger 4 merknader til søknaden om dispensasjon, som først og fremst gjelder bekymring for økte plager som følge av helikopterstøy. Merknadene er gjengitt og kommentert av søkeren i et vedlegg til dispensasjonssøknaden.

Landingsplassen er planlagt plassert ved eksisterende ambulansegarasje. Terrenget ansees som dels opparbeidet, men mindre terrengarrondering kan bli aktuelt innen avgrenset område, som beskrevet i vedlegg til søknaden om dispensasjon.

Det er opplyst i søknaden at plassen foran garasjeanlegget benyttes i dag som midlertidig landingsplass. Samlet areal er ca. 1.350 m<sup>2</sup>. Et bilde av landingsplassen fra et av vedleggene til søknaden «limes» inn her:

---

<sup>1</sup> Landingsplasser er søknadspliktige iht. pbl. § 20-3, jf. § 20-1 første ledd bokstav l)



### Naturmangfoldloven

I saker som berører naturmangfoldet plikter kommunen å vurdere omsøkte tiltak i forhold til de miljørettslige prinsippene som fremgår av naturmangfoldloven (nml.) §§ 8-12, jf. § 7.

En gjennomgang av artsdatabankens Artskart viser ingen funn av betydning for naturmangfoldet. Det er følgelig ingenting som tilsier at de miljørettslige prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12 ikke blir ivarettatt i dersom dispensasjon innvilges. Derfor utløser dispensasjonssøknaden heller ikke behov for nærmere undersøkelser av naturmangfold innenfor området.

### Planstatus

I søknaden er det vist til planstatus slik den var i kommunedelplan for Narvikhalvøya (KDP), vedtatt i 2011. Søknaden skal imidlertid avgjøres ut fra de regler og planer som gjelder på vedtakstidspunktet, selv om bl.a. nabovarslingen tok utgangspunkt i KDP, som gjaldt da nabovarslene ble sendt.

[Kommuneplanens arealdel 2017-2028](#) (KPA) ble vedtatt 2.2.2017.

Av pkt.1.2 i planbestemmelsene til KPA fremgår det at «kommunedelplanen for Narvikhalvøya... er tatt inn i denne arealplanen.» Det innebærer at arealbruk og bestemmelser i KDP innholdsmessig er videreført i KPA, hvilket også er påpekt av søker i e-post hit 23.6.2017. Det forhold at søknaden er utformet og nabovarslingen er gjort med utgangspunkt i arealformål og bestemmelser i KDP, får derfor ingen rettslig betydning for vurderingen av søknaden.

Som i KDP er arealet i KPA avsatt delvis til framtidig offentlig eller privat tjenesteyting, mens en liten del av arealets nord-vestlige hjørne er avsatt til naturområde. Dette er søkt illustrert i en fil kalt «planforhold», der både flyfoto og kart er inntatt, se vedlegg. Arealet ligger også innenfor hensynssone for krav om felles planlegging, jf. bestemmelsenes pkt. 13.5.1, foruten at det i planbestemmelsenes pkt. 2.1 er tatt inn et generelt krav om utarbeiding av reguleringsplan før tiltak kan iverksettes.

Når det gjelder støy, er det i pkt 5.3 i planbestemmelsene vist til at «[s]tøygrenser fastsatt i Miljøverndepartementets (MD) retningslinje T-1442/2012 gjelder i hele kommunen.» I pkt. 5.4. er det

./ gitt bestemmelser om støy for boliger. Planbestemmelsene vedlegges.

Landingsplass for helikopter har en egen kode i [vedlegg 1 til kart- og planforskriften](#), som underformål til formålet «Lufthavn». I vårt brev av 30.6.2016 la vi til grunn at helikopterlandingsplassen var i strid med arealformålet «offentlig eller privat tjenesteyting.» Det kan likevel stilles spørsmål ved om landingsplasser for helikopter fra Luftambulansetjenesten på sykehusområder kan anses å falle inn under formålet «offentlig eller privat tjenesteyting», på linje med hva som gjelder for selve sykehuset.

Slik vi ser det nå, kan landingsplasser for helikopter for nødvendig pasienttransport til sykehus anses som en del av helsetjenestetilbudet. Som sådan er landingsplassen i samsvar med arealformålet «offentlig eller privat tjenesteyting.» Vi viser til en lignende sak for [landingsplass ved Gjøvik sykehus](#), der arealet også var avsatt til offentlig eller privat tjenesteyting i kommuneplanen. Formålet ble i den saken ansett for å være i samsvar med kommuneplanen. I høringsbrevet la vi det samme til grunn, samtidig som vi ba spesielt om høringsinstansenes synspunkter til denne siden av saken. Vi gjorde også oppmerksom på at «dersom vi ikke mottar noen form for tilbakemelding, blir dette oppfattet som at det ikke er innvendinger eller kommentar til saken.» Det er ikke fremsatt merknader til denne planforståelsen fra noen av høringsinstansene, heller ikke fra Fylkesmannen, som ikke har svart. Vi legger derfor denne planforståelsen til grunn.

#### *Høringsuttalelser fra berørte sektormyndigheter*

Dispensasjonssøknaden ble således sendt på høring til berørte sektormyndigheter, dvs. til Fylkesmannen, Luftfartstilsynet og Nordland fylkeskommune ved vårt brev av 28.6.2017.

Svar foreligger fra Luftfartstilsynet og Nordland Fylkeskommune, mens Fylkesmannen ikke har svart innen høringsfristen, som utløp 26.7.2017. I høringsbrevet ble det åpnet for at svarfristen på forespørsel kunne forlenges, f.eks. pga. ferieavvikling. Som nevnt, legger vi etter dette til grunn at Fylkesmannen ikke har innvendinger til søknaden om dispensasjon og kommunens foreløpige vurdering av søknaden, slik den kommer til uttrykk i høringsbrevet.

Luftfartstilsynet har ingen merknader til kommunens vurderinger av dispensasjon eller hvorvidt helikopterplassen kan falle inn under gjeldende formål i kommuneplanens arealdel. Det påpekes imidlertid, «i likhet med det kommunen har gjort, at luftfartsloven med tilhørende forskrift stiller krav om konsesjon for landingsplasser, og at søknad om dette skal behandles av Luftfartstilsynet.»

Nordland fylkeskommune viser i sitt svar til at tiltaket ikke er strid med vesentlige regionale interesser, slik disse blant annet fremkommer av gjeldende Fylkesplan for Nordland. Dersom kommunen finner grunnlag for å innvilge dispensasjon bes det om at denne gjøres midlertidig, og at sikker ferdsel for allmennheten blir ivaretatt.

#### *Søknaden om dispensasjon*

Det er søkt om dispensasjon fra kravet om utarbeidelse av reguleringsplan, krav om felles planlegging og bruk av området for grønnstruktur til annet formål. I høringsbrevet tok kommunen forbehold om at dersom høringsinstansene skulle komme til at tiltaket også er i strid med formålet «offentlig eller privat tjenesteyting», måtte søknaden om dispensasjon etter vår oppfatning forstås slik at den subsidiært også gjelder dispensasjon fra dette planformålet, siden det innledningsvis i søknaden står at «... det søkes om dispensasjon fra gjeldende kommunedelplan», som altså senere er presisert til gjeldende kommuneplan.

Søkerens begrunnelse for dispensasjon lyder i sin helhet slik:

Dispensasjon fra gjeldende arealdelplan søkes med bakgrunn i foreslått anlegg sin umiddelbare nærhet til sykehus. Plassering ansees som mest gunstig både ut fra luftfartshensyn og at området allerede har dels opparbeide arealer med planering og utfylling i tilknytning til eksisterende garasjeanlegg. Med denne bakgrunn søkes det herved dispensasjon fra kravet om utarbeidelse av reguleringsplan, krav om felles planlegging og bruk av område for grønnstruktur til annet formål.

#### *Dispensasjon fra plankravet:*

Når det gjelder søknaden om dispensasjon fra det generelle plankravet, viser vi til at det i pbl. § 19-1 første ledd siste setning er forutsatt at det kan dispenseres fra plankrav, samtidig som det av pbl. § 19-2 andre ledd fremgår at det ikke kan dispenseres fra saksbehandlingsregler.

Miljøverndepartementet har etter tidligere lov lagt til grunn at plankravet er et materielt forbud som det kan dispenseres fra, men likevel bare i de tilfeller hvor en ny reguleringsplan med ytterligere detaljering av arealbruken for det samme tiltaket ikke ville utløst krav om konsekvensutredning etter plan- og bygningslovgivningen. Noe annet vil kunne føre til omgåelse av reglene for konsekvensutredning. Denne dispensasjonsadgangen er videreført i gjeldende lov<sup>2</sup>. Dersom det skal kunne gis dispensasjon fra det generelle plankravet må det derfor først tas stilling til om en reguleringsplan for den samme helikopterlandingsplassen ville utløst krav om konsekvensutredning.

I vårt brev av 30.6.2016 har vi på side 2 flg. uttalt følgende om konsekvensutredningsplikten:

Støyforholdene er også noe som vil bli berørt av Luftfartstilsynet i konsesjonsaken<sup>3</sup>, jf. [Forskrift om konsesjon for landingsplasser § 11](#) om konsekvens- og miljøutredning m.m., og veiledningen til denne (veiledningen følger umiddelbart bak selve forskriftsteksten). Av § 11 (2) og (3) fremgår det at

- 2) For landingsplasser der det ikke kreves konsekvensutredning, skal søker vedlegge en utredning av landingsplassens påvirkning på miljøet, herunder støybelastning og utslipp til vann, luft og jord.
- 3) Søknaden skal inneholde støyberegning i henhold til Miljøverndepartementets retningslinjer, T-1442. Luftfartstilsynet kan etter søknad dispensere fra kravet til støyberegning.

Det fremgår av veiledningen til denne forskriften at det kun er større landingsplasser som kommer inn under plan- og bygningslovgivningens krav om konsekvensutredning. Dette er imidlertid uttalt i forhold til en forskrift om konsekvensutredning som ikke gjelder i dag, selv om synspunktet antas å ha verdi også i dag, idet grunnvilkåret for å kunne kreve konsekvensutredning for planer fortsatt er at de tiltak planen legger til rette for kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, jf. pbl. § 4-2 andre ledd og forskriften nevnt i neste avsnitt.

Deretter viste vi til den forskrift om konsekvensutredning fra 2014 med tilhørende veiledning, som også gjaldt når brevet av 30.6.2016 og høringsbrevet ble sendt. Denne forskriften ble imidlertid avløst av en ny forskrift om konsekvensutredning, som trådte i kraft 1. juli i år. Så vidt vi kan se er det liten eller ingen innholdsmessig endring i forskriften og veiledningen i forhold til hvordan kravet til «vesentlige virkninger» skal vurderes for «Planer etter plan- og bygningsloven og tiltak etter annet lovverk som skal vurderes nærmere» i forhold til KU-plikt.

I den nye forskriften om konsekvensutredning står det om landingsplass for helikopter i vedlegg II, pkt. 10 bokstav d) ii, at planer for «bygging og utvidelse av flyplasser, samt landingsplass for helikopter» er konsekvensutredningspliktig dersom landingsplassen vil få vesentlige virkninger etter en vurdering av kriteriene i forskriftens § 10, der det av første ledd fremgår følgende kriterier:

I vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, skal det ses hen til egenskaper ved planen eller tiltaket, jf. annet ledd og planen eller tiltakets lokalisering og påvirkning på omgivelsene, jf. tredje ledd. Det skal også i nødvendig grad ses hen til egenskaper ved virkninger nevnt i fjerde ledd.

Av § 10 tredje ledd fremgår det at

[L]okalisering og påvirkning på omgivelsene omfatter en vurdering av om planen eller tiltaket kan medføre eller komme i konflikt med:

- a) ....

---

<sup>2</sup> Ot.prp. nr. 32 (2007-2008) s 228 og 242

<sup>3</sup> Vi ser ikke bort fra at Luftfartstilsynet kan unnta denne landingsplassen fra konsesjonskravet i medhold av forskriften § 4 bokstav a), der det fremgår at «Naturlig landingsplass der det ikke foretas mer enn 12 flybevegelser per uke» er unntatt fra konsesjonskravet. I følge § 4 (2) kan «Luftfartstilsynet ... likevel kreve konsesjon for disse landingsplassene dersom støymessige eller fysikkerhetsmessige hensyn tilsier det.»

g) vesentlig forurensning eller klimagassutslipp

Som nevnt skal det «også i nødvendig grad ses hen til egenskaper ved virkninger nevnt i fjerde ledd.» I forskriftens § 10 fjerde ledd står det følgende:

I vurderingen av om planen eller tiltaket kan få vesentlige virkninger og følgelig skal konsekvensutredes, skal det ses hen til virkningenes intensitet og kompleksitet, sannsynlighet for at virkningene inntreffer og når de inntreffer, varighet, hyppighet og mulighet for å reversere eller begrense dem, om virkningene strekker seg over landegrensene, samt samlede virkninger av forslaget til plan eller tiltak og andre eksisterende, godkjente eller planlagte planer eller tiltak.

I veilederen «[Når skal tiltak i vedlegg II konsekvensutredes? Vurdering etter § 10 i forskrift om Konsekvensutredninger](#)» er det redegjort for relevante kriterier for vurdering av «vesentlig forurensning» iht. § 10 tredje ledd bokstav g). Under pkt. 3.2.20 på side 48 i veilederen står det følgende om støyforurensning som følge planer og tiltak:

Planer og tiltak kan medføre vesentlige virkninger når planen eller tiltaket vil medføre en vesentlig økning i antall personer som utsettes for støy utover anbefalte grenseverdier gitt i [T-1442/2016](#), eller medføre vesentlig økning i støynivå for personer som allerede i dag er utsatt for støy utover de anbefalte grenseverdiene i T-1442/2016.

En angivelse av hva som er vesentlig økning i antall støyutsatte personer vil måtte baseres på en konkret faglig vurdering. Personer som i denne sammenheng må regnes som utsatt for støy, er de som er knyttet til boliger, fritidsboliger, helseinstitusjoner, barnehager og skoler i planen eller tiltakets influensområde.

Det må også gjøres en konkret vurdering av hva som bør regnes som vesentlig økning i støynivå. Nivåene bør ses i sammenheng med hvor mange som blir berørt av planen eller tiltaket, og antallet bør vurderes ut fra at plagegrad legges til grunn. Med vesentlig økning i støynivå legges det her til grunn økning i støynivå på minst 3 dB. I henhold til T-1442/2016 skal det gjøres vurderinger av tiltakets virkning både på ekvivalent støynivå og hendelser med høyt maksimalnivå der disse er utslagsgivende. For å fastsette nivå og antall personer vil det i situasjoner hvor det er tvil eller uenighet være nødvendig å gjøre støyberegninger med de metoder som er fastsatt for den aktuelle støykilden.

Støy vil være et relevant vurderingskriterium også der støynivået eller antall personer som utsettes for støy er lavere enn grenseverdiene. Dette kan gjelde for eksempel friluftslivsområder. Fravær av støy er en forutsetning for at friluftsliv- og rekreasjonsområder og kulturmiljøer skal ha full verdi. Hvilke lydnivåer som oppleves som sjenerende, avhenger av hvilken type område man befinner seg i, og hvilken bruk av området som er ønskelig. Der kommunen har definert stille områder etter T-1442, vil en vesentlig endring av støynivået (over 3 dB) også her være grunn til å vurderes etter forskriften.

Som nevnt er innholdet i veilederen på dette punkt nærmest identisk med den tidligere veilederen om vurdering av vesentlige virkninger, som vi har vist til på side 5 i høringsbrevet datert 28.6.2017.

I høringsbrevet på side 5 nest siste avsnitt flg. har vi vurdert saken som følger:

Slik vi ser det er reglene om konsekvensutredning i plan- og bygningslovgivningen ikke til hinder for at det kan innvilges dispensasjon fra det generelle plankravet. Selv om støyutredningen viser at flere beboere i området blir berørt av tiltaket, må det legges vesentlig vekt på at det i støyrapporten er lagt til grunn en bruk av landingsplassen tilsvarende 2 flybevegelser pr. uke, med den alt overveiende del av trafikken på dagtid. Det fremgår også av støyrapporten at «[i] og med at det er så vidt lite trafikk på denne landingsplassen, så er det ikke statistisk grunnlag for å beregne  $L_{5AS}$ .  $L_{den}$  vil derfor være dimensjonerende for støysonekartet alene.»

Plassen vil dermed bli lite brukt, og mest på dagtid. Til sammenligning viser vi til gjennomgangen ovenfor, der det fremgår at Luftfartstilsynet kan unnta visse landingsplasser fra konsesjonsplikt dersom det ikke foretas mer enn 12 flybevegelser pr. uke. Vi er innforstått med at støyforurensningen kan være plagsom når den pågår, spesielt under landing og take-off, men i resten av tiden er det altså ingen støy i nærområdet som skyldes bruk av landingsplassen. Dessuten må det tas tilbørlig hensyn til

at søknaden gjelder en midlertidig dispensasjon, inntil ny helikopterlandingsplass ved nytt sykehus på Furumoen er klar til bruk.

En samlet vurdering av det ovennevnte tilsier at tiltaket ikke vil få så vesentlige virkninger hva helikopterstøy angår at det utløser krav om konsekvensutredning.

Disse vurderingene opprettholdes. Reglene om konsekvensutredning er derfor ikke til hinder for at det kan innvilges dispensasjon fra det generelle kravet i planbestemmelsenes pkt. 2.1 om utarbeiding av reguleringsplan før tiltak kan iverksettes.

#### *Dispensasjonsvurderingen*

Når det så gjelder selve dispensasjonsvurderingen, viser vi til lovens vilkår for å innvilge dispensasjon i pbl. § 19-2, der det av andre ledd fremgår:

Dispensasjon kan ikke gis dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, eller hensynene i lovens formålsbestemmelse, blir vesentlig tilsidesatt. I tillegg må fordelene ved å gi dispensasjon være klart større enn ulempene etter en samlet vurdering. Det kan ikke dispenseres fra saksbehandlingsregler.

I dispensasjonsvurderingen må bygningsmyndighetene foreta en avveining mellom de hensyn som lovens forbudsbestemmelser eller gjeldende planer skal beskytte og de hensyn som taler for dispensasjon. Det kreves at hensynene bak den bestemmelsen det dispenseres fra ikke blir vesentlig tilsidesatt.

I tillegg må det foretas en interesseavveining der fordelene ved tiltaket må vurderes opp mot ulempene, og vilkåret for å kunne innvilge dispensasjon er at fordelene finnes klart større etter en samlet vurdering, jf. Ot. prp. nr. 32 (2007-2008) punkt 6.19.

Spørsmålet om når det er grunnlag for å gi dispensasjon fra plikten til å utarbeide reguleringsplan, vil være avhengig av en konkret vurdering i hvert enkelt tilfelle. Hensynet bak en bestemmelse om plankrav er at kommunen kan sikre en forsvarlig og veloverveid avgjørelse hva gjelder arealutnyttelsen i området. Det vil derfor ha betydning hvilket tiltak det dreier seg om, tiltakets størrelse, hvor tiltaket er, hvilke interesser som knytter seg til det aktuelle området, og videre hvordan saken for øvrig er belyst. Et plankrav gir styring med den samlede arealutnyttelsen i et byggeområde, og forhold som avklares ved en reguleringsplan er for eksempel utforming av tiltak, vilkår for bruk av arealer og bygninger, funksjons- og kvalitetskrav til bygninger og utearealer, og ikke minst fastsetting av grenseverdier for tillatt forurensning og andre krav til miljøkvalitet i planområdet, samt tiltak og krav til ny og pågående virksomhet i eller av hensyn til forhold utenfor planområdet for å forebygge eller begrense forurensning, jf. pbl. § 12-7.

I vurderingen av om hensynet bak plankravet vesentlig tilsidesettes ved en dispensasjon, er det særlig relevant å legge vekt på om det er behov for å sikre en bredere medvirkning enn det som ellers vil bli gjennomført, og hva reguleringsprosessen i tilfelle vil kunne tilføre saken.

Hva angår kravet om felles planlegging i hensynssone 810\_3 fremgår følgende av pkt. 13.5.1 i planbestemmelsene:

Hensynssonen gjelder omforming av sykehusområdet. Området kan inneholde funksjoner som næring, kontor offentlig og privat tjenesteyting. Det skal ikke etableres kjøpesenter i området. Det må i planprosessen foretas utredning om trafikale forhold.

Kravet om felles planlegging er m.a.o. først og fremst begrunnet med hvordan fremtidig bruk av arealene ved sykehuset etter flytting av sykehuset skal være. Siden en dispensasjon til landingsplassen vil være midlertidig og falle bort når nytt sykehus på Furumoen er realisert, vil hensynet bak kravet om felles planlegging og hensynet bak det generelle plankravet for dette området ikke bli vesentlig tilsidesatt ved en evt. dispensasjon, idet planleggingen av området ved sykehuset kan gå sin gang, selv om det innvilges en midlertidig dispensasjon. Fordelen ved dispensasjon er at den del av befolkningen

som sogner til Narvik sykehus raskt får et styrket helsetjenestetilbud, ved at det legges til rette for landing av helikopter fra Luftambulansetjenesten nært sykehuset.

Det samme kan anføres hva gjelder søknaden om dispensasjon fra planformålet naturområde. Den delen av naturområdet som berøres utgjør en liten del av det nord-vestlige hjørnet av den opparbeidede plassen foran ambulansegarasjen, og har pr. i dag ingen funksjon som «naturområde». Hensynet bak planformålet «naturområde» blir ikke vesentlig tilsidesatt, og fordelene er de samme som nevnt ovenfor.

Som nevnt ovenfor, legger vi til grunn at høringsinstansene er enig i at helikopterlandingsplassen faller inn under formålet «offentlig eller privat tjenesteyting», med den følge at det ikke kreves dispensasjon fra planen på dette punkt. Subsidiært gjør vi likevel gjeldende at de samme argumenter for å gi dispensasjon som er nevnt ovenfor, også passer på dispensasjon fra planformålet «offentlig eller privat tjenesteyting».

Når det gjelder varigheten av en midlertidig dispensasjon, har vi opplyst i høringsbrevet at denne vil bli begrenset til ny helikopterlandingsplass er ferdigstilt ved det nye sykehuset på Furumoen, evt. kombinert med en ytre frist. Det fremgår av pbl. § 19-3 at en midlertidig dispensasjon kan gis tidsbestemt eller for ubestemt tid. Ved dispensasjonstidens utløp eller ved pålegg må søkeren uten utgift for kommunen fjerne eller endre det utførte, eller opphøre med midlertidig tillatt bruk.

Som nevnt har UNN uttalt at forslag til detaljregulering for nytt sykehus på Furumoen kan forventes innsendt i slutten av inneværende år. Etter en samlet vurdering, der vi har lagt vekt på spesialisthelsetjenestens, det helsetjenestesøkende publikums og de protesterende naboers interesser, finner vi at det kan innvilges en midlertidig dispensasjon, begrenset til å gjelde ut år 2022. Tidligere tillatt bruk må opphøre når dispensasjonen faller bort, jf. pbl. § 19-3 første ledd. En evt. forlengelse må evt. avgjøres ved ny nabovarsling og ny søknad om dispensasjon.

Selv om midlertidig dispensasjon nå blir innvilget, forutsetter realiseringen av tiltaket at

- det sendes inn søknad om godkjenning av selve landingsplassen iht. pbl. § 20-2, jf. § 20-1 første ledd bokstav l), jf. § 20-3.
- Som påpekt både av kommunen og Luftfartstilsynet, stiller luftfartsloven med tilhørende forskrift krav om konsesjon for landingsplasser. Konsesjonsøknaden skal behandles av Luftfartstilsynet.

Under henvisning til det ovenstående, og i henhold til delegert myndighet og med hjemmel i Plan- og bygningsloven §§ 19-2 og 19-3, treffer enhetsleder for Areal- og samfunnsutvikling følgende

#### **vedtak:**

1. Det innvilges midlertidig dispensasjon fra kommuneplanens arealdel som omsøkt, for etablering av helikopterlandingsplass på gnr. 39 bnr. 53, Sykehusveien 3. Dispensasjonen faller bort når ny helikopterlandingsplass ved nytt sykehus på Furumoen er klar til bruk, likevel slik at dispensasjonen er begrenset til å gjelde ut år 2022.
2. Dersom ny landingsplass ved nytt sykehus på Furumoen ikke er klar til bruk innen utløpet av femårsfristen, må et evt. behov for forlengelse av dispensasjonen vurderes etter innsending av ny søknad om dispensasjon, som må nabovarsles på vanlig måte.

#### **Klageadgang:**

I henhold til forvaltningslovens § 28 og plan- og bygningslovens § 1-9 kan vedtaket påklages til Fylkesmannen i Nordland. Klagen fremsettes innen 3 – tre – uker fra det tidspunkt underretningen om vedtaket er mottatt, jfr. forvaltningslovens § 29. Eventuell klage sendes via Enhetsleder for areal og samfunnsutvikling i Narvik kommune.



Etter fullmakt  
AREAL- OG SAMFUNNSUTVIKLING

Anne Elisabeth Evensen  
fagleder Plan- og byggesak

Ole Ramberg  
rådgiver

*Dokumentet er godkjent elektronisk i Narvik kommune og har derfor ingen signatur*

<b>Beregning av gebyr i henhold til gebyrregulativ for 2017:</b>		
Pkt. A 6.1	Adm. behandling av dispensasjonssøknad	kr 3990
Pkt. H 4	Gebyr for situasjonskart	kr 1407
<b>Tot.gebyr, sendes tiltakshaver:</b>		
Universitetssykehuset Nord-Norge HF, C/O Fakturamottak, Postboks 3232 7439 Trondheim		<b>kr 5397,-</b>

**Kopi til:**

Gunnar Christensen	Sykehusveien 1	8516	NARVIK
Luftfartstilsynet	Postboks 243	8001	BODØ
May Sylvi og Albert Rokstad	Måseveien 4	8516	NARVIK
Oddmund Markussen	Sykehusveien 25	8516	NARVIK
Rakel A og Ragnar Norum	Storåsveien 15	8516	NARVIK

**Vedlegg:**

Til uttalelse: Søknad om dispensasjon for helikopterlandingsplass på gnr. 39, bnr. 53, Sykehusveien 3  
Søknad om dispensasjon med vedlegg UNN helikopterlandingsplass (L)(636220)  
Presiering av søknaden om dispensasjon  
Brev 30.6.2016, ber om tilleggsopplysninger  
Støyrapport SINTEF A27418  
planforhold  
planbestemmelser kpa 2017-2028  
Høringsuttalelse fra Luftfartstilsynet  
Høringsuttalelse fra Nordland fylkeskommune