



Luftfartstilsynet  
Postboks 243  
8001 BODØ

Deres ref.:

Vår ref.:  
2020/2996

Saksbehandler:  
Helge Antonsen

Sted/dato:  
Bodø, 31.03.2023

## **Bodø helikopterplass, Nordlandssykehuset - søknad om endring av konsesjonsvilkår**

### **1.0 Bakgrunn**

Nordlandssykehuset HF fikk gjennom Luftfartstilsynets vedtak 9. november 2016 konsesjon til å drive og inneha Bodø helikopterplass, Nordlandssykehuset. Konsesjonen er begrenset til 200 flybevegelser pr år (100 landinger og 100 avganger).

Landingsplassen ble åpnet 09.09.21. Allerede 25.04.22, dvs ca 7,5 mnd etter åpning, var det registrert 222 flybevegelser, hvorav 178 med Sea King og 44 med NLA. Forhåndsvurderingen fra 2016 viste seg således å være for lav i forhold til reell aktivitet.

Luftfartstilsynet ble i brev fra NLSH av 27.06.22 orientert om at trafikkgrunnlaget var overskredet. Det ble videre bedt om at erfaringsgrunnlaget basert på en driftstid på ca 18 mnd fra oppstart, etter hvert skulle legges til grunn for å søke om endring av konsesjonsvilkårene til et mer realistisk antall helikopterbevegelser. Videre ble det fra åpningen i september 2021 fram til 15.03.23, bedt om en foreløpig tillatelse til et samlet antall flybevegelser på 600.

I brev fra Luftfartstilsynet av 13.07.22 ble det for perioden september 2021 til 15. mars 2023 gjort vedtak om midlertidig endring av konsesjonsvilkårene til å gjelde et totalt trafikkomfang på 600 flybevegelser (300 landinger og 300 avganger). Forutsatt at det søkes om endret trafikkomfang innen 01.04.23, ble det videre tilbakemeldt at landingsplassen kan brukes i samme omfang fram til endringssøknaden er avgjort. Dette tilsvarer 400 flybevegelser pr år.

Videre het det at som grunnlag for endringssøknaden skal sykehuset:

1. Fremlegge en oppdatert støyberegning etter T-1442 for det nye trafikkomfanget.
2. Orienterer om vurderinger som er gjort av behovet for å innføre operative begrensninger som begrenser støy og andre ulemper som følge av trafikken på landingsplassen.

3. Drøfte søknaden med og gjøre rede for dialogen med lokale myndigheter (Statsforvalteren og Bodø kommune).

Luftfartstilsynet fant at det ikke var behov for en høring av den midlertidige endringen, og at de ville gjøre en ny vurdering av behovet for høring av konsesjonen etter mottak av søknad om endring.

## 2.0 Loggførte flybevegelser i perioden 09.09.21 – 15.03.23

Antall helikopterbevegelser på landingsplassen loggføres systematisk ihht gjeldende konsesjonsvilkår. Oppsummerte tall for perioden fra oppstart 09.09.21 t.o.m. 15.03.23 (ca 18 mnd), er som følger (1 flybevegelse = 1 landing eller 1 avgang):

**Tabell 1:** Totalt antall flybevegelser i perioden 09.09.21 – 15.03.23:

Sea King	AW101 (oppstart des. 2022)	NLA	SUM:
288	74	118	480

Av det totale antallet flybevegelser på 480 var 65,4% på dagtid, 18,3% på kveld og 16,3% på natt.

**Tabell 2:** Antall flybevegelser 09.09.21 – 08.09.22 (første hele driftsår):

Sea King	AW101 (oppstart des. 2022)	NLA	SUM:
250	4 (prøvelandinger)	70	324

**Tabell 3:** Antall flybevegelser i 2022 (første hele kalenderår):

Sea King	AW101 (oppstart des. 2022)	NLA	SUM:
200	14	74	288

Gjennomsnittlig antall flybevegelser pr mnd fra oppstart 09.09.21 fram til 15.03.23 (ca 18 mnd), er ca 27, noe som gir et gjennomsnitt på 324 flybevegelser over 12 mnd. Dette er det samme som ble registrert for første hele driftsår. Gjeldende konsesjon er til sammenligning basert på 200 flybevegelser pr år.

## 3.0 Oppdaterte støyberegninger

### Prognose flybevegelser

Prognosen for antall flybevegelser i 2032 er på 504 pr år. Denne tar utgangspunkt i at det siden åpningen i september 2021 er registrert i gjennomsnitt 324 flybevegelser over 12 mnd.

Registreringsperioden er imidlertid forholdsvis kort (18 mnd), og det er derfor knyttet usikkerhet til hvor representative disse tallene vil være på lengre sikt. Det er derfor i prognosen lagt inn en viss økning for å kompensere for denne usikkerheten.

Videre har Helse Nord RHF som et ledd i å sikre framtidig bærekraft i regionen, og for å sikre befolkningen likeverdig tilgang til gode helsetjenester, inkludert forsvarlig akuttberedskap, nylig besluttet å utrede framtidig organisering av akutfunksjoner. Det kan i denne sammenheng ikke utelukkes at helikoptertrafikken til sykehuset i Bodø i fremtiden vil øke som følge av evt. funksjonsendringer. Det er i prognosen på 504 flybevegelser tatt noe høyde for dette.

### Resultat fra støyberegninger

Følgende støyberegninger, vurderinger og sammenstillinger foreligger:

- Prognosesituasjon (10 år etter åpning, 200 flybevegelse). Denne ligger til grunn for eksisterende konsesjon gitt i 2016 (Sintef 2016, rapport A27539). Ikke vedlagt.
- Dagens situasjon 2022 (324 årlige flybevegelser, Sintef, rapport 2022-01503). Vedlagt.
- Prognosesituasjon 2032 (504 årlige flybevegelser, Sintef, rapport 2022-01503). Vedlagt.
- Sammenstilling av støyberegninger utført i 2016 og 2022, jfr listen ovenfor (Sintef, notat datert 15.02.23). Vedlagt.

Sammenstilling av beregningene utført i 2016 og 2022, scenario 200, 324 og 504 årlige flybevegelser, framgår av notat fra Sintef datert 15.02.23, jfr vedlegg 2. Fra notatet er Tabell 2-1, 3-1 og Fig. 3-1 hentet.

**Tabell 2-1. Antall operasjoner for de 3 scenarioene.**

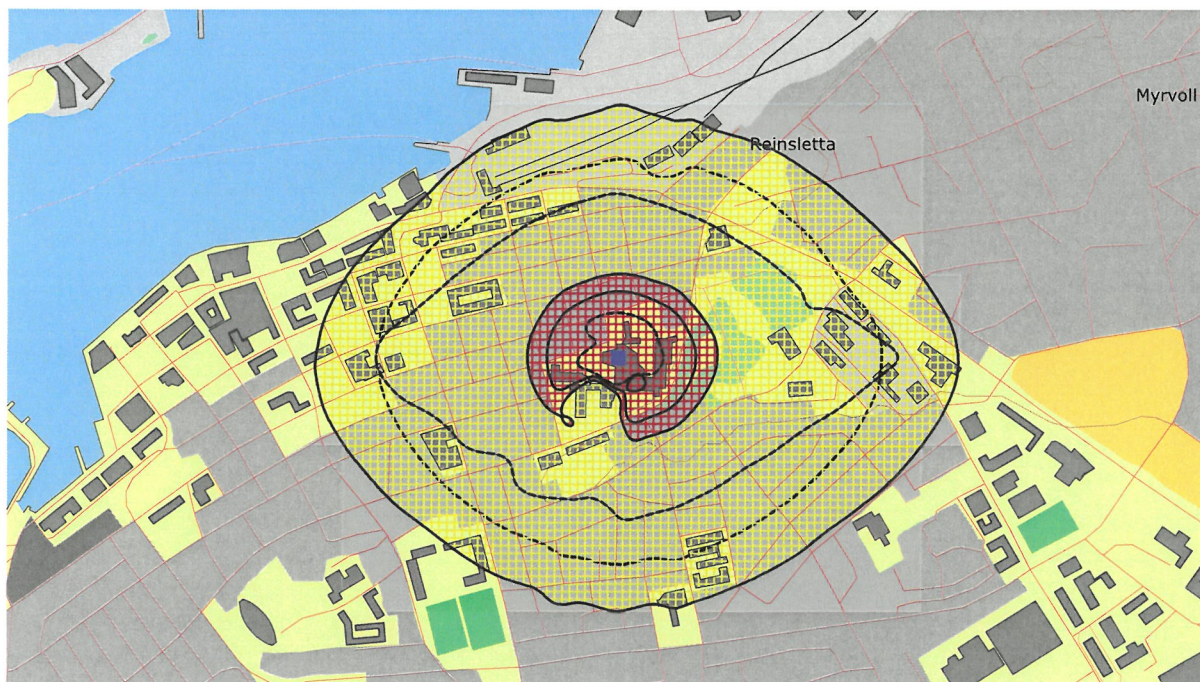
Helikopter-type	Aktivitet	Antall bevegelser 10-års prognose / konsesjon (A27539)	Antall bevegelser dagens situ. 2022. (2022-01503)	Antall bevegelser prognose 2032 (2022-01503)
<b>AW139</b>	Landing	-	2	5
	Avgang	-	2	5
<b>H145T2</b>	Landing	-	33	51
	Avgang	-	33	51
<b>AW101</b>	Landing	100	127	196
	Avgang	100	127	196

**Tabell 3-1. Antall bygninger med støyfølsomt bruksformål som funksjon av  $L_{den}$ -nivå.**

Scenarioer	$L_{den}$	Antall boliger	Antall skolebygg	Antall helsebygg	Antall fritidsbygg
Prognose 10 år etter åpningsår, (A27539) <b>200 flybevegelser</b> (gjeldende konsesjon)	52,0 – 62,0 dB	321	5	3	0
	> 62 dB	2	0	2	0
Dagens situ. 2022, (2022-01503) <b>324 flybevegelser</b>	52,0 – 62,0 dB	466	7	3	0
	> 62 dB	22	0	3	0
Prognose situ. 2032, (2022-01503) <b>504 flybevegelser</b>	52,0 – 62,0 dB	629	8	3	0
	> 62 dB	50	1	3	0

**Tabell 3-2. Antall støyutsatte bygninger som funksjon av  $L_{Aeq24h}$ -nivå**

Scenarioer	$L_{pAeq24h}$	Antall boliger	Antall skolebygg	Antall helsebygg	Antall fritidsbygg
Prognose 10 år etter åpningsår, (A27539) <b>200 flybevegelser</b> (gjeldende konsesjon)	55,0 – 62,0 dB	15	0	3	0
	> 62,0 dB	0	0	0	0
Dagens situ. 2022, (2022-01503) <b>324 flybevegelser</b>	55,0 – 62,0 dB	53	1	1	0
	> 62,0 dB	1	0	2	0
Prognose situ. 2032, (2022-01503) <b>504 flybevegelser</b>	55,0 – 62,0 dB	113	1	0	0
	> 62,0 dB	3	0	3	0



**Figur 3-1. Støysoneskart for 3 scenarier. Stiplet linje: (A27539) prognosesituasjon 10 år etter åpningsår / gjeldende konsesjon (200 flyb.); midterste linje: dagens situasjon år 2022 (324 flyb.); ytre linje: prognosesitasjon år 2032 (504 flyb.).**

Resultatene fra støyberegningene er av Sintef vurdert opp mot grenseverdiene gitt i retningslinjen T-1442. Tabell 3-1 viser antall støyfølsomme bygninger som ligger i de ulike støysonene, mens Figur 3-1 viser støysonekart for de 3 scenarioene samlet. Tabell 3-2 viser antall bygninger som ligger innenfor kartleggingsgrensen ved LpAeq24h 55 dBA og tentativ tiltaksgrense 62 dBA. Dette er med utgangspunkt i lav fasadedempning (20 dB).

Fra Tabell 3-1 og Figur 3-1 kan en se at støyutbredelse og antall berørte bygg er større for prognosesituasjonen år 2032 sammenlignet med prognosesituasjonen gitt i rapport A27539 utarbeidet i 2016. Endringen skyldes i hovedsak at det er lagt til grunn større trafikkmengde for AW101, samt at det er lagt inn trafikk fra luftambulansen, jf. Tabell 2-1. I tillegg er det lagt inn noe lengre tid for tomgangskjøring i utredningen i 2022. Som følge av at helikoptrene har en raskere landings- og take-off profil blir støysonene noe mer sirkelformet i utredningen fra 2022 sammenlignet med den tidligere utredningen som hadde slakere profiler.

Videre kartlegging og vurdering av støyutsatte bygg avventes til etter at foreliggende søknad er behandlet av Luftfartstilsynet.

## 4.0 Operative forhold

Driften av plattformen skjer i tett dialog med 330 skv. Det er både nå og tidligere lagt til grunn at alle landinger skal være vurdert opp mot medisinske kriterier ihht beskrivelse i plattformens driftshåndbok. Dette betyr at landinger som ikke er akutte nok skjer på Bodø Lufthavn med ambulansetransport videre til sykehuset. Landingene som faktisk utføres må derfor betraktes som medisinsk nødvendige.

Innfasingen av AW101 i desember 2022 har medført en operativ endring med en noe brattere inn- og utflygingsvinkel. De nye helikoptrene både lander og klatrer brattere opp i luften enn den gamle Sea Kingen, noe som gir lavere støynivå til omgivelsene pr landing siden en raskere får større avstand mellom helikopteret og bakkeplan.

Siden åpningen i september 2021 er det ikke er mottatt noen negative tilbakemeldinger fra omgivelsene. NLSH forsøker sammen med 330 skv, som er den dominerende operatøren, å fortløpende optimalisere driften av plattformen. Evt. prøvelandinger legges f.eks. i utgangspunktet til dagtid. Vi ser vanskelig for oss at ytterligere vesentlige operative begrensninger kan innføres uten at dette svekker akuttberedskapen.

## 5.0 Dialog med lokale myndigheter

Nordlandssykehuset gjennomførte 24.02.23 et dialogmøte med representanter fra Bodø kommune og Statsforvalteren i Nordland, jfr notat fra møtet, Vedlegg 3.

Leo Heggem Hauge, Sintef, som er hovedforfatter av vedlagte støyrapporter, redegjorde i møtet for eksisterende og fremtidig helikopteraktivitet, trafikkmønster, flygeprofiler og resultater fra utførte støyberegninger. Av gjennomgangen framgikk det bl.a. at profilene for avgang og landing for AW101 i beregningene fra 2022 er basert på oppdaterte opplysninger fra 330 skvadronen i Bodø. AW101 har i de siste beregningene en brattere inn- og utflygningsvinkel enn det som ble benyttet i beregningene fra 2016.

Bodø kommune og Statsforvalteren hadde en del spørsmål og kommentarer til Sintefs redegjørelse. Disse ble gjennom en konstruktiv dialog diskutert og svart opp i møtet så langt det lot seg gjøre. Bl.a. ble det brukt tid på å diskutere mulig behov for innendørs støykartlegging/tiltak ved flere boliger, uten at det ble konkludert med noe konkret. Det ble i møtet tilbakemeldt at NLSH vil se an konsesjonsbehandlingen før det tas stilling til behovet.

Luftfartstilsynet har tidligere meddelt at de etter mottak av søknaden vil ta stilling til om den skal sendes ut på høring. Statsforvalteren tilbakemeldte i møtet at de ønsker at søknaden sendes på høring. Det ble ikke registrert noen spesielle spørsmål fra noen av partene som krevde skriftlig svar i forkant av endringssøknaden.

Notatet i Vedlegg 3 ble før endelig ferdigstilling sendt til gjennomlesing hos Statsforvalteren og Bodø kommune. Notatet er korrigert for Statsforvalterens tilbakemelding mottatt på e-post 17.03.23. Bodø kommune v/Mats Marthinussen har i e-post av 22.03.23 gitt følgende tilbakemelding:

*Som det ble sagt i møtet har ikke Bodø kommune noen planfaglige merknader til økning av helikopterbevegelser, og basert på det som er utredet og lagt frem virker det som at konsekvensene kan aksepteres. Planmyndigheten stiller seg således positive til endring av konsesjonen.*

For mer utførlig redegjørelse av gjennomført dialog vises det til notatet i Vedlegg 3.

## 6.0 Søknad

Basert på redegjørelsen i foregående pkt 1.0 – 5.0, søker Nordlandssykehuset med dette om endring av konsesjonsvilkår 2 i gjeldende konsesjon gitt av Luftfartstilsynets i vedtak 9. november 2016, fra 200 til 504 flybevegelser pr år.

Med vennlig hilsen



Helge Antonsen

Utbyggingssjef, Senter for utbygging

Vedlegg:

1. *Støysoner etter T-1442/2021 for Bodø helikopterlandingsplass Nordlandssykehuset. Sintef, rapport 2022-01503.*
2. *Oppfølgingsnotat vedrørende helikopterstøy ved Nordlandssykehuset. Sintef, notat datert 15.02.23.*
3. *Notat fra møte med Bodø kommune og Statsforvalteren 24.02.23, revidert 20.03.23 etter innspill og kommentarer fra Statsforvalteren mottatt 17.03.23.*