

Tønsberg kommune, kommuneutvikling v/Anne Skov  
[anne.skov@tonsberg.kommune.no](mailto:anne.skov@tonsberg.kommune.no)

## UTTALELSE TIL INTERN HØRING AV ENDRING AV DETALJREGULERING FOR SYKEHUSOMRÅDET – PLANID 0704 20090018

Kommuneoverlegen og Miljørettet helsevern viser til e-post om intern høring av endring av detaljregulering for Sykehusområdet i Tønsberg kommune, planID 20090018, mottatt 16.01.18.

Hensikten med planen er å endre gjeldende reguleringsplan slik at permanent helikopterplass kan etableres på toppen av eksisterende parkeringshus, og ikke på toppen av nytt byggetrinn slik gjeldende plan forutsetter.

Innspill til planen er også gitt i internt planmøte 23.06.17.

### **Vi har følgende merknader til planen:**

Bakgrunnen for ønsket om endring i reguleringsplan er større kjennskap til tekniske utfordringer ved å kombinere helikopterlandingsplass på toppen av somatikkbygget innenfor felt In6, og økt fokus på sikkerhetsforutsetninger ved eventuelle hendelser ved innføring av ny helikoptertype (AW 101). I tillegg til å ivareta mer sårbare pasientgrupper innenfor psykiatrien. Forslaget med helikopterlandingsplass innenfor felt In7 er totalt sett vurdert som det beste alternativet og med minst konsekvenser.

Det vektlegges i plandokumentene at landingsplassen har vært brukt i flere år. Vi minner om at dette skyldes et behov for å ta ut av bruk tidligere midlertidig landingsplass i påvente av permanent løsning, på grunn av utilfredsstillende støy-, støv- og flysikkerhetsforhold.

### *Støy*

Vi legger til grunn støyrapporten fra SINTEF datert 19.10.17 som viser støyberegninger basert på gjennomsnittstrafikk pr år i perioden 2011-2016, samt notat fra Tønsbergprosjektet, datert 14.12.17. Støysonene for landingsplass på taket av parkeringshuset er redusert i forhold til tidligere beregninger. Vi kan ikke se at det er vurdert eventuell økning i helikopterbevegelser de neste 10-20 årene.

Støysonene for de to alternative landingsplassene viser at støysonene er noe større for alternativ In7, og det vil være flere boliger i gul støysone, enn for alternativ plassering på taket av nytt somatikkbygg (In6). Med plassering av helikopterlandingsplass på alternativ In6 vil en større del av eksisterende og nye sykehusbygg havne i gul støysone.

Av notatet fra Tønsbergprosjektet datert 14.12.17, fremgår det at «Basert på støysonekartene og kontroll av utendørs lydnivå ved enkelte boliger, antas det at det ikke vil bli vesentlig endring i behov for fasadetiltak for alternativ In7, og at allerede utførte tiltak fremdeles vil være tilstrekkelig for denne landingsplassen. Dette må kontrolleres mer detaljert i neste fase.»

Det konkluderes også med at ved plassering av landingsplass som alternativ In6 må det vurderes behov for dimensjonering av fasade for nytt somatikkbygg og eksisterende sykehusbygg i forhold til høye maksimalnivå ved landing/take-off. Det forventes at det vil være behov for relativt omfattende

løsninger for bæresystem og landingsplattform for å ivareta krav til vibrasjoner og strukturlyd i underliggende sensitive rom. Det vil være behov for nærmere vurdering av behov for støytiltak for de nærmeste boligene.

Det er ikke oppgitt hvor mange boliger ved felt In7, som med nye beregninger ligger innenfor rød- og gul støysone. Ved alternativ plassering vil det innenfor gul støysone være 16 boliger og 5 helsebygninger, mens det i rød støysone vil være 2 helsebygninger. Det er i tillegg vurdert hvor mange boliger som faller innenfor kartleggings- og tiltaksgrenser i forurensningsforskriften. For eksisterende helikopterlandingsplass er antall boliger 5, mens for alternativ plasseringer er det to boliger, samt 4 helsebygninger som er innenfor grensene.

#### Vurdering:

Det er bred internasjonal enighet om at vekking som følge av flystøy (herunder helikopter) kan medføre en risiko for helsevirkninger på lang sikt. Risiko for vekking er avhengig av hvor høyt støynivå en eksponeres for og antall hendelser i løpet av en natt. I tillegg til forstyrrelse av søvn og hvile kan flystøy også medføre stress og irritasjon, samt forstyrrelser ved samtale og lytting til TV/radio og musikk.

Eksisterende helikopterlandingsplass utgjør en merbelastning for naboene i området særlig i form av støy og støv, selv om det er gjort fasadedempende tiltak og asfaltering av åpne flater. Vi har mottatt en rekke klager på den midlertidige helikopterlandingsplassen, hovedsakelig med hensyn til støv. For kommuneoverlegen er det viktig å sikre tilfredsstillende boforhold for beboere i området, samtidig som det er av sterk samfunnsinteresse å sikre et godt sykehus tilbud med tilfredsstillende fysiske forhold, deriblant støvforhold.

Vi vurderer helhetlig sett den samlede ulempen med hensyn til etablering av helikopterlandingsplass på taket av somatikkbygg, med støyeksponering av sårbare pasientgrupper, sikkerhetsmessige utfordringer og usikkerhet mht byggtekniske forhold som større enn ulempene ved å beholde nåværende landingsplass som permanent løsning.

Med bakgrunn i dette vil vi påpeke enkelte forhold som vi mener må følges opp dersom landingsplassen på toppen av parkeringshuset skal bli permanent:

#### *Støy ved felt In7*

Ved reguleringen av eksisterende helikopterlandingsplass ble det vurdert tiltak ved 34 boliger, hvorav 12 av disse fikk fasadetiltak. Det var primært boliger i rød og øvre halvdel av gul støysone som fikk tilbud om tiltak ( $L_{den} \geq 58$  dB på fasade). I henhold til veileder til T-1442, kap 7.3.2 etablering av ny flyplass: «For alle bygninger med støvfølsomt bruksformål som kommer innenfor gul sone, bør det vurderes å gjennomføre tiltak for å redusere innendørs støynivå. Bygningens standard og utendørs støynivå har stor betydning for hvilke isoleringstiltak som er teknisk mulige innenfor akseptable kostnadsrammer. Klasse C i NS 8175 bør tilstrebes der dette ikke er uforholdsmessig kostbart.»

Selv om helikopterlandingsplassen på parkeringshuset ikke er et nytt tiltak, vil vi påpeke at det var ment som en midlertidig løsning. Ved vurdering av tiltak vil varighet på den støyende virksomheten kunne være viktig med hensyn til om tiltakene vurderes som uforholdsmessig kostbare. Vi er usikre på i hvor stor grad midlertidigheten ved landingsplassen påvirket avgjørelsen med hensyn til hvilke boliger som ble tilbudt fasadetiltak. Vi ber derfor om at det gjennomføres en nærmere vurdering av støynivå og behov for tiltak, også for øvrige bygg med støvfølsomt bruksformål innenfor gul sone ved eksisterende landingsplass. Det bør også vurderes hvordan antall helikopterbevegelser vil utvikle seg de neste 10-20 årene.

#### *Støv*

AW 101 skal erstatte Sea King og forventes tatt i bruk innen 2020. Selv om AW 101 antas brukt i et mindre omfang, ber vi om at det vurderes hvordan innføring av ny helikoptertype vil påvirke landingssituasjonen, med hensyn til «down wash»/støvplage. Som hovedregel øker miljøbelastningene med økt helikoptervekt.

### *Forebyggende tiltak – helikopterlandingsplass*

ROS-analysen konkluderer med at alle identifiserte risiko- og sårbarhetsforhold er vurdert å være håndterbare, samt å ikke utgjøre en uakseptabel risiko. Det anbefales imidlertid at virvelstøv fra helikopterlandingen følges opp videre, samt ulykke med transport av pasienter og personell i gangfelt i Halfdan Wilhelmsens alle.

Vi ber om at det innarbeides krav til forebyggende tiltak i reguleringsbestemmelsene. Vurdering av ulykkesforebyggende tiltak ved Halfdan Wilhelmsens alle, samt ytterligere asfaltering av åpne plasser og kosting bør være en del av dette. Det må være et system for klagebehandling og dialog med naboene, samt jevnlig evaluering av behov for tiltak.

### *Planbestemmelsene:*

#### § 2.1 Støy

Det bør vurderes å sette spesifikke støykrav til innendørs og utendørs støy.

Anbefalte grenseverdier for på støynivå på uteplass og utenfor rom med støyfølsom bruk er  $L_{den}$  52 dB. Støynivå utenfor soverom, natt (kl. 23 – 07) er  $L_{5AS}$  80 dB. Innendørs støynivå skal overholde lydklasse C (evt. D) i NS 8175.

Bestemmelsen inneholder ikke spesifikke krav til *bygge- og anleggsstøy*.

Vi viser til støyretningslinjen T-1442/2016 kapittel 4: retningslinjer for begrenning av støy fra bygge- og anleggsvirksomhet, og ber om at denne blir innarbeidet i reguleringsbestemmelsene. Det vil pågå bygge- og anleggsvirksomhet over en lengre tidsperiode, og det er viktig at støynivået til nabobebyggelsen ikke overskrider det som er helsemessig forsvarlig. Når anleggsperioden varer lenger enn 6 uker, skjerpes grenseverdiene for dag og kveld.

### **Konklusjon**

Vi vurderer helhetlig sett den samlede ulempen ved alternativ plassering på somatikkbygg som større enn ulempene ved å beholde nåværende landingsplass som permanent løsning. Vi forventer at det gjennomføres en nærmere vurdering av støynivå og behov for tiltak, også for øvrige bygg med støyfølsomt bruksformål innenfor gul sone ved eksisterende landingsplass. Krav til forebyggende tiltak må tas inn i reguleringsbestemmelsene. Vi ber også om at det vurderes hvordan innføring av ny helikoptertype vil påvirke landingssituasjonen, med hensyn til «down wash»/støvplage.

**Vi ber om at ovennevnte forhold tas hensyn til i den videre planlegging av området.**

Med hilsen

Sigmund Skei  
Kommuneoverlege

Monika B. Kullander  
Miljørettet helsevernkonsulent