



**Politiets nasjonale beredskapssenter,
Taraldrud gård i Ski kommune**

Konsesjonssøknad for helikopterlandingsplass
Politidirektoratet, Oslo 15.08.2017

Innholdsfortegnelse

1	Bakgrunn	3
2	Opplysninger om ny landingsplass og konsesjonssøker	4
2.1	Navn på landingsplassen	4
2.2	Opplysninger om konsesjonssøker	4
2.3	Opplysninger om prosjektet	4
2.4	Planstatus og andre rammebetingelser	10
3	Opplysninger om landingsplassens anvendelse og utvikling	13
3.1	Planlagt åpningstid for landingsplassen	13
3.2	Aktuelle luftfartøyer	13
3.3	Forventet antall flybevegelser	13
3.4	Forhold for landingsplassens benyttelse	13
3.5	Type aktivitet på landingsplassen	13
3.6	Bruk	13
3.7	Internasjonal trafikk	13
4	Konsekvens- og miljøutredninger	14
4.1	Bakgrunn	14
4.2	Friluftsliv, herunder barn og unges interesser	14
4.3	Naturmiljø og biologisk mangfold	14
4.4	Vannmiljø	14
4.5	Kulturmiljø	15
4.6	Landskap	15
4.7	Landbruk	15
4.8	Universell utforming	15
4.9	Klima- og energihensyn	15
4.10	Teknisk infrastruktur	15
4.11	Støy	15
4.12	Grunnforhold	17
4.13	Trafikk	17
4.14	Anleggsperioden	17
4.15	Risiko og sårbarhet	17
5	VEDLEGG	18

1 Bakgrunn

Regjeringen har besluttet at det skal etableres et beredskapssenter i nærheten av Oslo for de nasjonale beredskapsressursene. Politiets helikoptertjeneste, Beredskapstroppen, Bombegruppen og Krise- og gisselforhandlerstjenesten er i dag spredt på tre ulike lokaliteter i Oslo-området. Alle enhetene har nasjonale oppgaver, i tillegg til daglig operative tjenester innenfor Oslo politidistrikt. Et felles beredskapssenter for disse enhetene vil gi flere synergieffekter i form av bedre ressursutnytting, raskere utrykningstid, muligheter for samtrening, felles administrative funksjoner og en positiv faglig utvikling.

Justis- og beredskapsdepartementet har definert følgende målsettinger for etableringen:

- Samfunns mål: Et beredskapssenter som effektivt legger til rette for å forebygge, avverge, håndtere og normalisere ekstraordinære hendelser og kriser og skape trygghet for befolkningen.
- Effektmål: Rask, effektiv og sikker innsats fra beredskapsressursene.

22. juli-kommisjonens rapport (NOU 2012: 14) har sammen med Stortingets særskilte komité¹, politiets egne evalueringer og NOU 2013:9 *Ett politi – rustet til å møte fremtidens utfordringer*, påpekt betydelige mangler ved beredskapen og behov for endring av norsk politi. Regjeringen Stoltenberg II besluttet i desember 2012 etablering politiets beredskapssenter. Etter at det er gjennomført et omfattende arbeid for å finne en mest mulig egnet tomt for anlegget, er det nå besluttet å etablere beredskapssenteret på Taraldrud gård i Ski kommune.

¹ Stortingets særskilte komité til å behandle redegjørelse fra justisministeren og forsvarsministeren i Stortingets møte 10.11.2011 om angrepene 22. juli.

2 Opplysninger om ny landingsplass og konsesjonssøker

2.1 Navn på landingsplassen

Offisielt navn på landingsplassen er «Politiets nasjonale beredskapssenter Taraldrud»
(Alternativt: «Oslo helikopterplass Taraldrud»)

2.2 Opplysninger om konsesjonssøker

Politidirektoratet, Postboks 8051 Dep, 0031 Oslo

Telefon: 23 36 41 00

E-post: politidirektoratet@politiet.no

2.3 Opplysninger om prosjektet

2.3.1 Opplysninger om tomt og eierforhold

Beredskapssenterets tomt ligger på Taraldrud gård, gnr. 105, bnr 1, m.fl., lengst nord i Ski kommune. Tomten har et areal på 383 dekar.

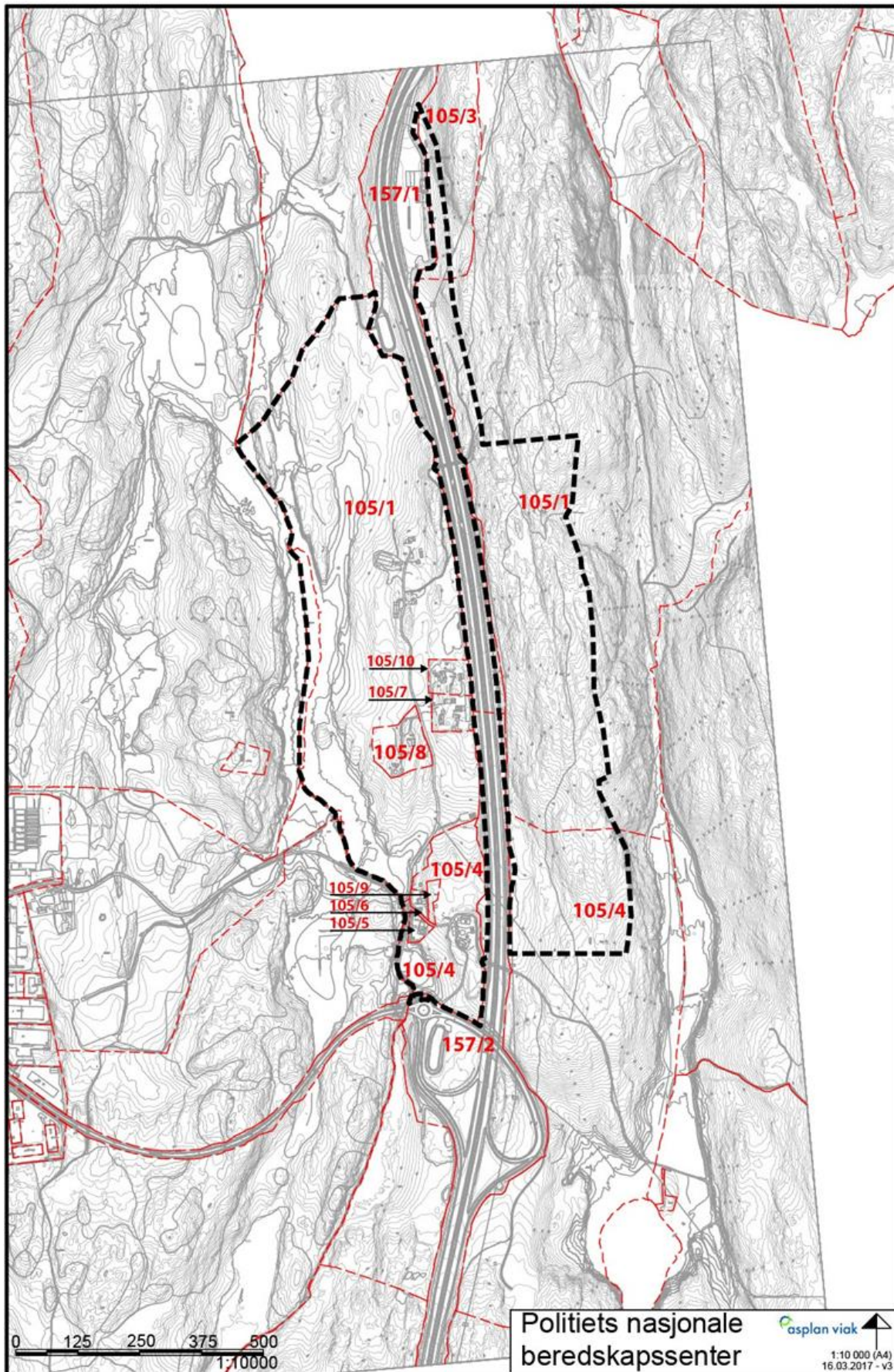
Tabell 2.1 og 2.2 viser hvilke eiendommer som vil inngå i selve anlegget til beredskapssenteret med dagens hjemmelshavere. Før bygging og idriftsettelse av anlegget, vil disse eiendommene bli ervervet av Staten v/ Justis- og beredskapsdepartementet.

Tabell 2-1 Oversikt over eiendommer (gnr/bnr/hjemmelshaver) som omfattes av anlegget.

Gnr.	Bnr.	Dagens hjemmelshaver	Merknad
105	1	Se tabell 2-2	Deler av eiendommen
105	3	Eivind Sundt	Deler av eiendommen
105	4	Åsland Næringspark Eiendom AS	Deler av eiendommen
105	5	Thai Hung Nguyen	Hele eiendommen
105	6	Tommy Henry Brekke	Hele eiendommen
105	7	Steinar N og Erik Gjersrud	Hele eiendommen
105	8	Einar Bjørn Holum	Hele eiendommen
105	9	Thomas Jensen Olavesen	Hele eiendommen
105	10	Steinar Norman Gjersrud	Hele eiendommen

Tabell 2-2 Oversikt hjemmelshavere gnr. 105, bnr. 1

<p>Eierinformasjon (1/6) Navn: GJERSRUD INGAR LEIF Adresse: ENEBAKKVEIEN 433, OSLO 1290 Andel: 18/108 Eierforhold: Hjemmelshaver Kategori: Enkeltperson Status: Bosatt i Norge</p>	<p>Eierinformasjon (2/6) Navn: KVALE TOR-EINAR Adresse: GREVERUDVEIEN 6 D, OPPEGÅRD 1415 Andel: 12/108 Eierforhold: Hjemmelshaver Kategori: Enkeltperson Status: Bosatt i Norge</p>
<p>Eierinformasjon (3/6) Navn: KVALE BJARNE Adresse: HALLINGA 4, KONGSVINGER 2212 Andel: 12/108 Eierforhold: Hjemmelshaver Kategori: Enkeltperson Status: Bosatt i Norge</p>	<p>Eierinformasjon (4/6) Navn: HOLUM EINAR BJØRN Adresse: FLØISBONNVEIEN 23, SOFIEMYR 1412 Andel: 36/108 Eierforhold: Hjemmelshaver Kategori: Enkeltperson Status: Bosatt i Norge</p>
<p>Eierinformasjon (5/6) Navn: GJERSRUD STEINAR NORMAN Adresse: KONGEVEIEN 75, SOFIEMYR 1412 Andel: 18/108 Eierforhold: Hjemmelshaver Kategori: Enkeltperson Status: Bosatt i Norge</p>	<p>Eierinformasjon (6/6) Navn: KVALE RAGNHILD Adresse: 2. STRØM TERRASSE 15, DRAMMEN 3046 Andel: 12/108 Eierforhold: Hjemmelshaver Kategori: Enkeltperson Status: Bosatt i Norge</p>



Figur 2-1 Eiendommer som inngår i reguleringsplan for Politiets nasjonale beredskapssenter.
 Figur: Asplan Viak

2.3.2 Beliggenhet i Oslo-området

Landingsplassen ligger på Taraldrud gård (Gnr.105, Bnr.1) nordvest i Ski kommune, på grensen mot Opegård kommune i vest. Kommunegrensen mot Oslo ligger ca. 700 meter mot nord. Hele planområdet ligger i Marka. Se figur 2-2.

Avstand langs vei fra Oslo sentrum og Oslo lufthavn er hhv 17 km og 60 km.

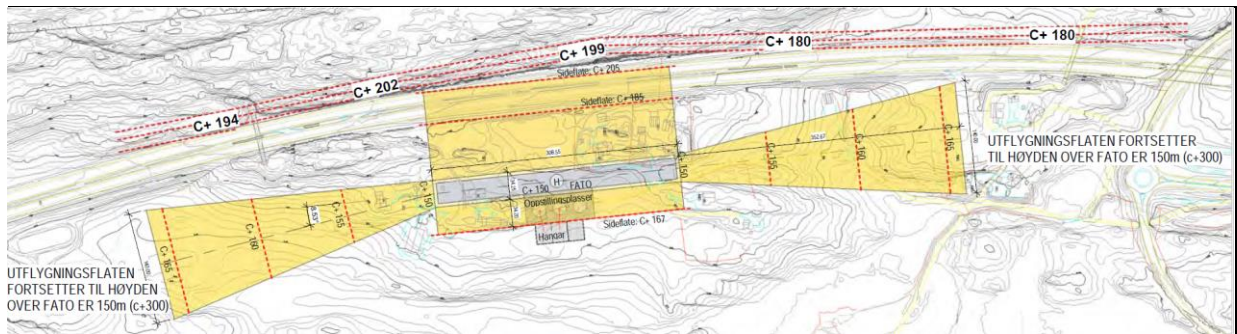


Figur 2-2 Helikopterplassens plassering i Osloområdet. Grønne områder illustrerer Marka.
Figur: Asplan Viak. Kilde: Kartverket.

2.3.3 Helikopterplassens utforming og plassering i forhold til annen infrastruktur i anlegget

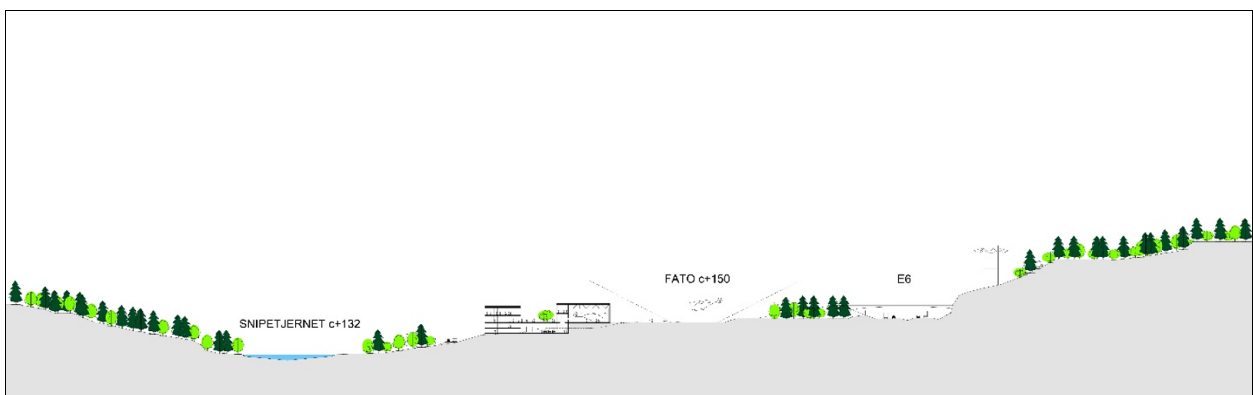
Helikopterplassen skal tilfredsstillere kravene i Forskrift om utforming av små helikopterplasser (BSL E 3-6) og ha et landings- og startområde med en størrelse på 308 x 34 meter. På oppdrag fra Justis- og beredskapsdepartementet vil Avinor Flysikring AS utarbeide restriksjonskart for helikopterplassen. Dette vil bli ettersendt.

I tilknytning til landings- og startområdet skal det anlegges oppstillingsplass og hangarer for 3 helikoptre. Både hangarer og landings- og startområdet ligger på kote +151. Øvrige helikopterfunksjoner – utstysrom, mannskapsrom og verksted, mm. - plasseres i bakkant av hangarene, se figur 2-3, 2-4 og 2-7.



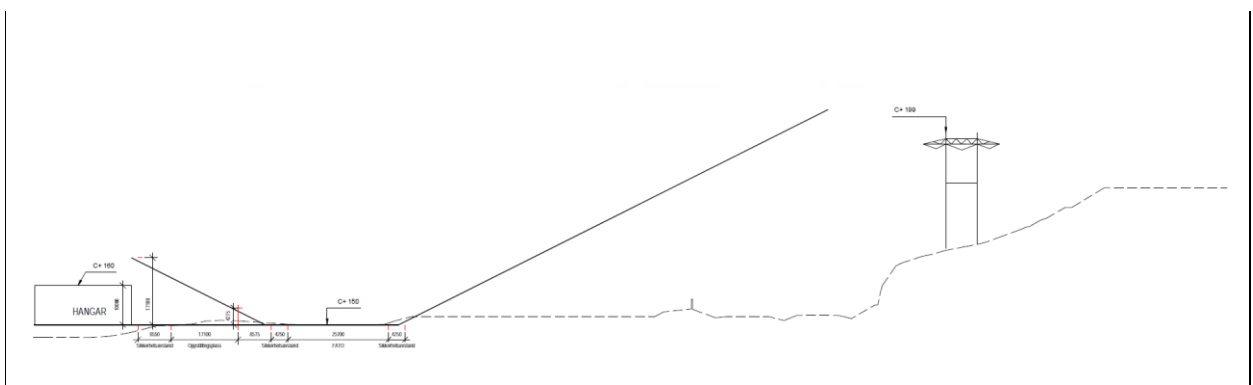
Figur 2-3 Helikopterplassens landings- og startområde med sikkerhetssoner. Nord er mot venstre. Røde, stiplede linjer langs E6 markerer høyspentlinje med angivelse av kotehøyde på master. Se også vedlegg 5. Figur: Nordic - Office of Architecture/COWI

Figur 2-4 og 2-5 viser et snitt på tvers av landingsplassen gjennom hangar med hinderflater (side) som har helning i forhold til horisontalplanet på 50 %.



Figur 2-4 Prinsipsnitt gjennom planlagt anlegg, sett mot nord. Snipeåsen til venstre og Taraldrudåsen til høyre. Figur: Nordic Office of Architecture/COWI

Landingsplassen er en del av beredskapssenteret og har en plassering i forhold til øvrige funksjoner som vist på figur 2-6. Landingsplassen prosjekteres og bygges i henhold til kravspesifikasjoner i «Forskrift om utforming av små helikopterplasser» (BSL E 3-6).



Figur 2-5 Tversnitt som viser sikkerhetssonenes skråplan. Se også vedlegg 5 Figur: Nordic Office of Architecture/COWI



Figur 2-6 Plan som illustrerer anlegget lagt inn på ortofoto.
 Figur: Nordic Office of Architecture/COWI

Illustrasjonen 2-6 viser de ulike anleggenes plassering i skisseprosjektet, med øvingsanlegg mot nord (venstre), helikopterplass, hovedbygg og ansattparkering sentralt på tomten, og hovedport med gjesteparkering og varemottak sør på tomten. Hovedatkomst krysser gjennom et 150 meter bredt grøntdrag mellom Taraldrudkrysset og hovedporten. I grøntdraget etableres en turvei og friluftsbu.

Helikopterplassen plasseres på en høytliggende del på tomten, parallelt med E6. I det fallende terrenget ned mot Snipetjern planlegges hangarer og hovedbygg plassert. Ansattparkering vises sør (til høyre) for hovedbygget. Se illustrasjon figur 2-7.



Figur 2-7 Hovedbygg og helikopterplass. (Nord til venstre)
 Figur: Nordic Office of Architecture/COWI

2.4 Planstatus og andre rammebetingelser



Figur 2-8 Panoramabilde av planområdet sett mot øst. Bjørndal i Oslo til venstre i bildet og Taraldrudkrysset til høyre. Snipetjern sees i forgrunnen med Taraldrud gård like bak. Foto: Asplan Viak

2.4.1 Reguleringsplan for Politiets nasjonale beredskapssenter

Planområdet er under regulering som statlig reguleringsplan iht Plan- og bygningslovens § 6-4. Kommunal- og moderniseringsdepartementet er planmyndighet.

Justis- og beredskapsdepartementet sendte den 11.05.2017 planen ut på høring med høringsfrist den 22.06. Endelig forslag til reguleringsplan ble 21. juli 2017 oversendt Kommunal- og moderniseringsdepartementet til godkjenning. I tilknytning til reguleringsarbeidet er det utarbeidet en omfattende konsekvensutredning. En kort sammenfatning av de enkelte utredningstema er referert i kap. 4.

Reguleringsplanen ble vedtatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet 18. august 2017. På grunn av at planområdet ligger innenfor Markagrensen, skal planen også godkjennes av Klima- og miljødepartementet.

2.4.2 Overordnede planer og føringer

Lov om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner (Markaloven)

Planområdet ligger i område som omfattes av Lov om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner (Markaloven). Klima- og miljødepartementet har den 20.09.2016 gitt Justis- og beredskapsdepartementet tillatelse til å igangsette planlegging i Marka.

Kommuneplanens arealdel 2011 – 2022 Ski kommune

Kommuneplanen er kommunens overordnede strategiske dokument med tilhørende kart og bestemmelser. Planområdet er i kommuneplanen avsatt som LNFR-område (landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift).

Kommuneplanen har til hensikt å legge til rette for utvikling av Ski som et klimavennlig lokalsamfunn der det er attraktivt å bo, jobbe og drive næring. Kommuneplanen har egne bestemmelser for forhold som skal belyses og avklares ved reguleringsarbeider.

For tiltak i Marka viser kommuneplanen til Markaloven. For støy i friluftsområder viser § 7.7 i kommuneplanens bestemmelser til tabell 3 i veileder T-1442/2012.

Tidligere reguleringsplaner

Planområdet har i hovedsak vært uregulert, men enkelte deler berører gjeldende reguleringsplaner:

PlanID 217 – E6 og turveger, parsell Assurtjern – Oslo grense (vedtatt 30.01.02)

Planen omfatter E6 med tilhørende anlegg med trafikkområder, samt fareområder (høyspenningsanlegg) og enkelte landbruksområder. Planen omfatter også etablerte krysningssnitt over og under E6 for å ivareta friluftsinnteresser og driftshensyn. Planavgrensning og andre grensesnitt i forhold til denne reguleringsplanen er gjennomgått med Statens vegvesen.

PlanID 201201 – Follobanen (vedtatt 05.12.12)

Planen legger til rette for å etablere nytt dobbeltspor mellom Oslo S og Ski. Ved Taraldrud vil banen ligge i tunnel vest for Snipetjern og vil ikke være synlig på terrengnivå. Det er knyttet bestemmelser til at Jernbaneløstaket skal godkjenne tiltak i grunnen innenfor de avsatte hensynssonene.

Andre pågående plansaker i området

PlanID 201511 - Taraldrud døgnhvileplass

Det er igangsatt reguleringsarbeid for et område vest for E6 og sør for Taraldrudveien. Området foreslås regulert til bensinstasjon/vegserviceanlegg, med hovedvekt på å etablere en døgnhvileplass for vogntog. Tomten er et gammelt aluskiferdeponi og opprydding/fjerning av forurensede masser utgjør en viktig del av tiltaket.

Planforslaget ligger innenfor markagrensen, og det er innhentet tillatelse fra Fylkesmannen til å planlegge i Marka. Planprogram er fastsatt, men planforslaget har ikke vært til offentlig ettersyn.

Planforslaget inneholder også en utvidelse av Taraldrudkrysset. Beredskapssenteret på Taraldrud vil kunne knytte seg til både eksisterende og eventuell endret kryssløsning.

3 Opplysninger om landingsplassens anvendelse og utvikling

3.1 Planlagt åpningstid for landingsplassen

Landingsplassen skal være åpen hele døgnet alle ukedager gjennom hele året.

3.2 Aktuelle luftfartøyer

Helikoptertjenesten skal benytte helikoptre av type AW169. Landingsplassen dimensjoneres for D-verdi 17,1 m og RD-verdi 14 m.

3.3 Forventet antall flybevegelser

Trafikkmengdene som legges til grunn i planarbeidet og i støyberegningene, er basert på data for nåværende base på Gardermoen i 2013 og oppdatert statistikk fra de siste tre årene. Den samlede trafikken for regulær aktivitet ved basen er satt til 1800 helikopterbevegelser. Tilsammen utgjør dette 2250 bevegelser per år, eller 6,2 bevegelser per døgn.

Antatt fordeling av trafikken over døgnet forventes å bli lik den som pr. i dag er registrert på Gardermoen:

- 53 % på dagtid (kl 07 – 19)
- 24 % på kveldstid (kl 19 – 23)
- 23 % om natten (kl 23 – 07)

Erfaringer fra Gardermoen viser også at det er liten variasjon i månedlig trafikk og ingen variasjon over ukedagene.

Det er lagt til grunn at 90 % av trafikken ved basen skal nordover og den resterende trafikken mot sør og vest. For å begrense konsekvensene av støybelastningen for boliger, skoler og annen bebyggelse med støyfølsom bruk, er det lagt til grunn at man i størst mulig grad unngår inn- og utflyging i lav høyde over bebodde områder. Flyging mot nord er derfor lagt over ubebodde områder på Grønliåsen. Hvis vindforholdene krever start mot sør, skal flyging mot Oslo svinge mot øst, over ubebodde områder i Sørmarka. Flyging over bebodde områder i Oppegård kan dermed unngås, men dette vil altså medføre at friluftsområder i Marka vil bli utsatt for støy fra helikopteraktiviteten.

3.4 Forhold for landingsplassens benyttelse

Landingsplassen skal benyttes hele døgnet, i dagslys og mørke, ved instrumentforhold, både sommer og vinter. Teknisk/operativ godkjenning vil inneholde PinS LPV DEP/APCH og SID DEP.

3.5 Type aktivitet på landingsplassen

Landingsplassen skal være i drift for Politiets nasjonale beredskapssenter.

3.6 Bruk

Landingsplassen er ikke offentlig. Bruken er begrenset til Politiets nasjonale beredskapssenter sitt behov.

3.7 Internasjonal trafikk

Landingsplassen vil ikke være i bruk til internasjonal trafikk.

4 Konsekvens- og miljøutredninger

4.1 Bakgrunn

I forbindelse med beslutning om utarbeidelse av statlig reguleringsplan for anlegget, ble det i henhold til § 14-2 i plan- og bygningsloven og § 3 i forskrift om konsekvensutredninger, forutsatt utarbeidelse av konsekvensutredning i tilknytning til reguleringsplanen etter godkjent planprogram. Det vises i denne forbindelse til «Politiets nasjonale beredskapssenter, Planbeskrivelse med konsekvensutredning» (vedlegg 1), utarbeidet for Justis- og beredskapsdepartementet, og oversendt Kommunal- og moderniseringsdepartementet 21.07.2017. I alt er 14 ulike tema utredet. I det følgende er det tatt med et kort sammendrag av hvert tema.

4.2 Friluftsliv, herunder barn og unges interesser

Beredskapssenteret planlegges i et område av stor regional betydning for friluftslivet (Marka). Friluftsområdene rundt planområdet ligger tett på boligbebyggelse, skoler og barnehager i Oppegård og Oslo og har derfor stor betydning også for barn og unge. De sentrale problemstillingene i plansaken og i konsekvensutredningen har derfor vært støyforhold i friluftsområdene og turveiens kryssing av atkomstvei i den sørlige delen av planområdet. Det konkrete utbyggingsområdet som vil bli avstengt for allmenheten, ligger på Taraldrud gård og benyttes i dag i liten grad til friluftsmål. Det er hovedsakelig omgivelsene rundt beredskapssenteret som er av stor betydning.

Støy fra helikopterflyging, skyting og annen øving vil ha stor innvirkning på friluftsområdene. Tidsbegrensning og støyskjermingstiltak for skyte- og øvingsaktivitetene er et viktig avbøtende tiltak for å ivareta friluftsområdenes store bruksverdi. På dagtid vil støy uansett få stor negativ konsekvens for skolenes og barnehagenes bruk av friluftsområdene. Helikopterflyging vil foregå som oppdrag. Tidsbegrensning er derfor ikke mulig for helikopterflyging.

4.3 Naturmiljø og biologisk mangfold

Øst for E6 vil tiltaket i liten grad påvirke naturverdier.

Vest for E6 vil naturområdet langs Snipetjern ikke bli berørt. De viktigste kjente naturverdiene i området er knyttet til botanikk. Som følge av at tjernets kantsone reguleres til naturvern med en hensynssone som buffer mellom beredskapssenteret og naturvernområdet og sikrer området mot fremtidig hogst og inngrep, er den samlede konsekvensen vurdert som positiv. Dette gir naturområdet en juridisk sikring mot inngrep det ikke har i dag.

Støyens påvirkning på fugle- og dyrelivet er vurdert og det er gjennomført en særlig kartlegging av fuglearter som hekker i området. Det finnes mange ulike arter i området, og disse vil reagere forskjellig på støy. Tre rødlistearter ble funnet: hettemåke (sårbar, VU), fiskemåke (nær truet, NT) og taksvale (nær truet, NT). Såfremt Snipetjern får ligge intakt med tilstrekkelig buffersone rundt, vil en kunne anta at artene ikke er særlig vare for støy og aktiviteter utenfor buffersonen.

4.4 Vannmiljø

Tiltaket vil øke andelen tette og harde flater. Det stilles krav om lokal overvannshåndtering, der overvannet fordrøyes og eventuelt renses før det slippes ut i vassdraget. Disse kravene er innarbeidet i reguleringsbestemmelsene. Øvrige tiltak for å sikre vannmiljøet i Snipetjernsvassdraget, er innarbeidet i miljøoppfølgingsplanen. Samlet vurderes den negative konsekvensen av tiltaket for vannmiljøet å være liten når senteret er i drift og liten til middels i anleggsfasen. Sannsynligheten for at Gjersjøen og drikkevannsinntaket blir påvirket fra utslipp i Snipetjern er svært liten.

Punktutslipp (søl/lekkasje ved f.eks. påfylling av helikopterdrivstoff) eller diffust utslipp (f.eks. avrenning av oljeforbindelser fra helikopterplass, etc.) utgjør en risiko for utslipp til vannmiljø i driftsfasen. Prosjekterte løsninger for vannhåndtering og renseløsninger skal derfor kunne håndtere all lekkasje fra påfylling og laging av helikopterdrivstoff, slik at avrenning og lekkasje ikke når vassdrag eller kommunalt nett. Ved påfyllingspunkt for drivstoff og kjemikalier skal det opparbeides anlegg for oppsamling av eventuell lekkasje eller søl, slik at dette ikke forurenser overvannet.

Det vil ikke bli benyttet avisingsvæske på helikopterplass, da denne skal ha varme i bakken.

4.5 Kulturmiljø

Tiltaket berører flere automatisk fredete og nyere tids kulturminner som til sammen dokumenterer jordbruksbosetning på Taraldrud fra førhistorisk tid og frem til i dag. Innenfor planområdet er det funnet fire lokaliteter med til sammen 53 automatiske fredete kulturminner. Akershus fylkeskommune har 14.07.2017 etter delegert myndighet tillatt at reguleringsplanen for beredskapssenteret kan vedtas uten vilkår om ytterligere arkeologisk undersøkelse av kulturminnene.

4.6 Landskap

Tiltaket er lite eksponert overfor omgivelsene på grunn av eksisterende vegetasjon og terrengformasjoner. Dette medfører at tiltaket i liten grad vil være synlig utenfor senteret. Liten grad av synlighet er ønskelig for politiet, slik at virksomheten som foregår på beredskapssenteret, ikke enkelt kan observeres på avstand. Både omgivelsene og virksomheten har derfor felles interesse av at vegetasjon rundt beredskapssenteret beholdes. Som avbøtende tiltak for å sikre ivaretagelse av vegetasjon innenfor planområdet, er det innarbeidet hensynssoner for bevaring av vegetasjonsbeltet langs planens avgrensning mot nord og vest og i Taraldrudåsen på østsiden av E6.

4.7 Landbruk

Taraldrud gård har ca. 125 dekar dyrka mark med varierende jordkvalitet, der det i hovedsak foregår korn- og grasproduksjon. Jordbruksarealene vil gå tapt.

4.8 Universell utforming

Bygninger, uteområder og gang- og sykkeltraseer skal så langt som mulig utformes i henhold til krav om universell utforming.

4.9 Klima- og energihensyn

Miljøoppfølgingsplanen stiller krav om at det ved søknad om rammetillatelse skal redegjøres for energibehov og energiforsyning.

4.10 Teknisk infrastruktur

Løsninger for tilkobling til vann og spillvann er drøftet med Oppegård kommune. Kommunen har planer om å etablere en reservevannledning mellom Oppegård og Oslo. Det er inngått intensjonsavtale med Oppegård kommune om samarbeid, slik at beredskapssenteret kan koble seg til og bidra til etableringen av reservevannledningen.

Alternative muligheter for el-forsyning er vurdert. Mest sannsynlig løsning er tilknytning til eksisterende transformatorstasjon ved Bane NORs anlegg på Åsland med jordkabel langs Statnetts eksisterende 420 kV høyspentlinje.

Reguleringsbestemmelsene stiller krav om at rammeplan for teknisk infrastruktur skal foreligge før rammetillatelse.

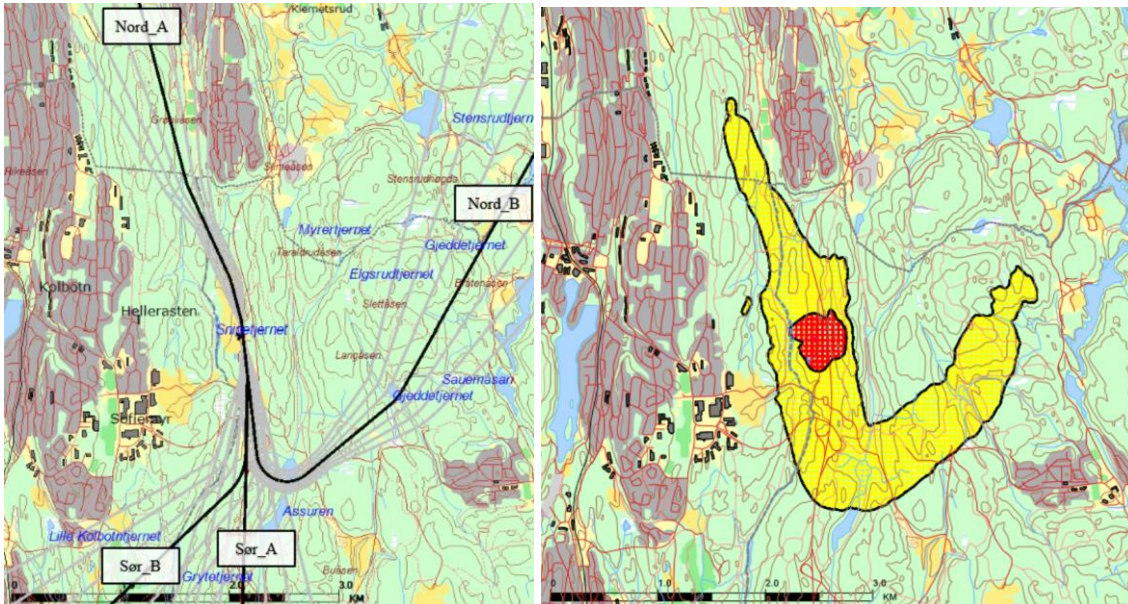
4.11 Støy

4.11.1 Helikopterstøy

SINTEF har beregnet utbredelse av støy fra helikoptertrafikk etter Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2016 fra Klima- og miljødepartementet med tilhørende veileder, M-128. Det er gjennomført beregninger for gul og rød støyzone (L_{den}), maksimalnivå (L_{5AS}) for henholdsvis dag- og nattperiode, og L_{dag} , L_{kveld} og L_{natt} for det som er kalt "representative perioder med stor trafikk". Rundt det planlagte beredskapssenteret ligger et friluftsområde med tur- og skiløyper. Det er derfor også gjort beregninger for $L_{den} = 40$ og 50 dB, som er støyretningslinjens anbefalinger for stille områder.

Inn- og utflygingstraséer er valgt slik at de i minst mulig grad berører omliggende boligområder.

Beregninger av henholdsvis gul og rød sone er vist i Figur 4-1. Sonegrensene er definert av ekvivalentnivå, L_{den} og ikke fra maksimalnivå, L_{5AS} , da antall bevegelser per døgn er lavt, i gjennomsnitt 6,2. Med unntak av boligene på Taraldrud som uansett må innløses fordi de ligger innenfor planområdet, viser beregningene at det ikke vil ligge boliger innenfor gul og rød sone. Tiltaket vil dermed ikke medføre en økning i antall personer utsatt for støy utover grenseverdiene i T-1442/2016. Ingen skolebygninger eller helseinstitusjoner vil ligge innenfor rød eller gul støysone fra helikoptertrafikk. For personer som bor utenfor støysonene vil det kunne bli en økning i støynivå, men dette vil være under grenseverdiene.



Figur 4-1 Inn- og utflygingstraséer og beregnet støysituasjon (rød og gul sone) for de mest brukte traséer (Nord A og Nord B).

Det er gjort tilleggsberegninger for det som er definert som et representativt døgn med stor aktivitet fordelt på dag, kveld og natt. Beregningene belyser forskjellen i gjennomsnittlig støynivå for ulike deler av døgnet. Det er liten forskjell mellom en maksimal dagperiode og en maksimal kveldsperiode. Kveldsperioden har imidlertid litt høyere støynivå enn dagperioden fordi trafikken er noe mer hektisk i verste kveldsperiode. På nattetid er maksimal trafikk mindre, og gjennomsnittlig støynivå tydelig lavere.

I tillegg til de påkrevde og anbefalte støykartene, er det valgt å gjøre beregning for maksimum støynivå L_{5AS} . Beregningen kan leses som et estimat for høyeste momentane støynivå som kan opptre regelmessig. Den viser at L_{5AS} inne på beredskapssenteret vil ligge i området 95 – 100 dB. De mest utsatte boligene på Bjørndal vil få utendørs støynivå opp til 80 dB.

For en detaljert redegjørelse angående helikopterstøy ved landingsplassen, vises det til SINTEF-rapport A28080, vedlegg 6.

Det er ikke aktuelt å legge tidsbegrensninger på helikoptertrafikk, da det av beredskapshensyn er nødvendig at helikoptrene kan være operative hele døgnet.

4.11.2 Skyte- og øvingsstøy

For friluftslivet i området er det særlig støy fra skyte- og øvingsaktiviteter som vil gi negative konsekvenser. Reguleringsbestemmelsene stiller krav til at grenseverdiene i Klima- og miljødepartementets retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging T-1442 legges til grunn for uteoppholdsareal og utenfor rom med støyfølsom bruk ved nærliggende boliger og annen støyfølsom bebyggelse. Det er gjennomført støyberegninger som viser at ingen boliger eller støyfølsom bebyggelse vil ligge i gul eller rød støysone..

For å redusere støykonsekvensen, er det viktigste tiltaket - utover de fysiske tiltakene - å tidsbegrense skyte- og øvingsaktivitetene. Det er derfor innarbeidet reguleringsbestemmelser om tidsbegrensning av skyte- og øvingsaktivitetene. Støy fra utendørs skyting og øvelser skal kun tillates på hverdager (mandag-fredag) mellom kl. 07.00 og 19.00.

I tillegg tillates støy fra utendørs skyting og øvelser mellom kl. 19.00 og 23.00 én fast dag (mandag - torsdag) pr måned.

4.12 Grunnforhold

Det er gjennomført grunnundersøkelser i utbyggingsområdet. Undersøkelsene viser at det er relativt tynne lag med løsmasser og det er kun påtruffet sensitiv leire i en lomme nordvest på tomten. Dette vil kunne håndteres med lokale tiltak i grunnen. Tomten er vurdert å ikke være skredutsatt.

4.13 Trafikk

Beredskapssenteret vil få hovedatkomst fra rundkjøring i Taraldrudkrysset. Utrykningsvei mot nord anlegges på eksisterende bro over E6 og videre ut på E6, nord for Statens vegvesens kontrollstasjon. Løsningene er innarbeidet i plankartet. For å forebygge at støy fra helikopter kan forstyrre bilister på E6, vil det i samarbeid med Statens Vegvesen vurderes skilting.

4.14 Anleggsperioden

Anleggsstart er planlagt 2.kvartal 2018 og beredskapssenteret forventes å kunne bli tatt i bruk 2020/2021. De vesentligste konsekvensene i anleggsperioden er anleggstrafikk, anleggsstøy og utslipp til grunn og vann.

4.15 Risiko og sårbarhet

Det er gjennomført risikovurdering som har avdekket og identifisert 25 mulige hendelser med betydning for områdets egnethet til utbyggingsformålet. Det er foreslått tiltak for alle slike hendelser. Tiltak som anbefales gjennomført i risiko- og sårbarhetsanalysen, er av både organisatorisk og fysisk art. De fysiske tiltakene ivaretas i planforslaget eller i dokumentasjonen som skal utarbeides til byggesøknad.

5 VEDLEGG

Vedleggs- nummer	Dokumentnavn
1.	Planbeskrivelse – Politiets nasjonale beredskapssenter
2.	Reguleringsbestemmelser – Politiets nasjonale beredskapssenter
3.	Plankart – Politiets nasjonale beredskapssenter
4.	Illustrasjonsplan – Politiets nasjonale beredskapssenter
5.	Inn- og utflygingsflater – Politiets nasjonale beredskapssenter
6.	Konsekvensutredning Helikopterstøy (SINTEF A28080, Ver 2.0, 2017-05-04)
7.	Risiko- og sårbarhetsanalyse - Politiets nasjonale beredskapssenter
8.	Restriksjonskart – Avinor Flysikring AS 2017 - <i>ettersendes</i>