Bjørndal på nett
v/redaksjonsmedlem Sven Brun
Johnny Svorkmos vei 248
0983 Oslo
svenbrun@online.no
redaksjonen@bjorndal.no
Mobil: 934 18 798

Bjørndal på nett
Det skjer på Bjørndal (Facebook)
Bjorndal.no
Finn og del informasjon om Bjørndal

Oslo, 10.11.2017

Luftfartstilsynet
Postboks 243
8001 BODØ
postmottak@caa.no

Kopi:
Oslo kommune, Byrådsavdeling for byutvikling, postmottak@byr.oslo.kommune.no
Oslo kommune, Helseetaten, postmottak@hel.oslo.kommune.no
Oslo kommune, Bydel Søndre Nordstrand, postmottak@bsn.oslo.kommune.no
Fylkesmannen i Oslo og Akershus, fmoapostmottak@fylkesmannen.no

Høringsuttalelse Oslo helikopterplass, Taraldrud

Jeg viser til høring om konsesjon for Oslo helikopterplass, Taraldrud.

Konsesjonssøknaden støtter seg til konsekvensutredninger utført i forbindelse med statlig reguleringsplan for Politiets nasjonale beredskapssenter (PNB) på Taraldrud. Konsekvensutredningene fra PNB er imidlertid mangelfulle og til dels foreldet, både på grunn av endringer i forbindelse med Kommunal- og moderniseringsdepartementets (KMD) saksbehandling og på grunn av manglende utredning for Oslos befolkning.

En konsesjon om helikopterplass er rettslig sett uavhengig av reguleringsplanen for beredskapssenter. Det er derfor viktig at Luftfartstilsynet gjør en uavhengig vurdering av de vedlegg og vurderinger som følger søknad for konsesjon.

Jeg mener den nåværende søknaden om konsesjon ikke oppfyller § 11 i Forskrift om konsesjon for landingsplasser (BSL E 1-1)[1] og bestemmelser i Plan- og bygningsloven.
Søknaden oppfyller heller ikke det som veileder til retningslinje for behandling av støy, M-128, angir som minimum for støyfaglig utredning for etablering av ny helikopterlandingsplass.

I og med at reguleringsplan for PNB er utført som statlig reguleringsplan, har det ikke vært mulig å klage på vanlig måte på de brudd på Plan- og bygningsloven og andre sentrale bestemmelser som er beheftet ved vedtaket. Jeg ber derfor om at Luftfartstilsynet vurderer innsendt søknad om konsesjon i lys av de tilleggsopplysninger og vurderinger som blir gjort rede for i denne høringsuttalelsen.

[1] https://lovdata.no/forskrift/2007-01-11-40/

1) Konsesjonsbestemmelser kontra vedtatt statlig reguleringsplan

Det er viktig at konsesjonen tar hensyn til de bestemmelsene som Kommunal- og moderniserings-departementet (KMD) har vedtatt i sitt vedtak av statlig reguleringsplan 18.08.2017. Slik forslaget til helikopterplass nå foreligger, bryter det med restriksjoner fastsatt i statlig reguleringsplan. Det må ikke herske tvil om at KMDs restriksjoner fortsatt gjelder og konsesjonsdokumentene og bestemmelsene må derfor rettes opp i henhold til dette.

På side 13 i Konsesjonssøknad for helikopterlandingsplass, datert 15.08.2017, står det under 3.3 Forventet antall flybevegelser:

> «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.»

På side 8 om helikopterstøy i vedtaket datert 18.08.2017 presiserer KMD[2]:

> «Selv om støy fra helikoptre er innenfor grenseverdiene, og antallet flybevegelser pr. døgn er begrenset, vil helikopterstøyen være hørbar i stor avstand fra senteret. **Inn- og utflygningstraseer for helikoptre vil i hovedsak bli regulert gjennom egen konsesjon etter luftfartsloven**. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har likevel tatt inn en ny reguleringsbestemmelse som forutsetter at flyvninger skal gjennomføres slik at de medfører minst mulig ulempe for omgivelsene. Bestemmelsen vil være førende når **det som del av støyoppfølgingsplanen skal utarbeides retningslinjer for bruk av de konsesjonsgitte flytraseene**. **Traseen over Grønliåsen skal ikke benyttes mer enn nødvendig**.»

Som det framgår av vedlegg 2, går helikoptertrasé Nord A over Marka i Grønliåsen og delvis over idrettsanlegg og bebyggelse på Bjørndal. Grønliåsen er et av de mest brukte Marka-områdene i Oslo, men er stort sett utelatt fra konsekvensutredningene for PNB.

Vedtaket til KMD henviser også til «de konsesjonsgitte flytraseene». Det er derfor viktig at konsesjonen faktisk fastlegger hvilke flytraseer som skal benyttes.

a) Det er viktig å holde fast på beslutningen fra KMD om at trasé Nord A over Grønliåsen skal benyttes minst mulig, når konsesjonssøknaden blir behandlet. Flytraseene må bestemmes i forbindelse med konsesjonssøknaden, slik statlig reguleringsplan forutsetter.

I vedtak om statlig reguleringsplan under Helikopterstøy heter det:

> «Endelige traseer fastsettes i konsesjon etter luftfartsloven»

I Luftfartstilsynets vurdering datert 14.09.2017 heter det imidlertid:

> «Luftfartstilsynet vurderer fra sak til sak om det bør fastsettes traseer eller innføres andre miljøtiltak som vilkår for konsesjonen. I denne saken er det etter Luftfartstilsynets oppfatning hensiktsmessig at den miljømessige vurderingen av aktiviteten ved beredskapssenteret i størst mulig grad samles. Vår vurdering før høring er derfor at også spørsmålet om traseer bør være gjenstand for vurdering i sammenheng med miljøoppfølgingsprogrammet i medhold av Kommunal- og moderniserings-departementets planvedtak 18. august 2017. Dette vil legge til rette for at støyen ved beredskapssenteret og mulige tiltak behandles som en helhet, uten at det legges miljømessige føringer gjennom konsesjonen utover ytre rammer for trafikkomfanget.»

[2] https://www.regjeringen.no/contentassets/db62028351b146da87c286496ceb1b7c/-vedtak_politiets_nasjonale_beredskapssenter.pdf#page=8

b) Det må unngås ansvarspulverisering ved at de rettslig sett uavhengige godkjenninger peker på hverandre. Helikoptertraseer bør utarbeides og godkjennes av de som innehar størst kompetanse på området, det vil si Luftfartstilsynet. Det er gjort mangelfullt planarbeid i statlig reguleringsplan som Luftfartstilsynet og Politidirektoratet må ta ansvar for og rydde opp i når de behandler konsesjonssøknaden.

Konsesjonsvilkårene bør referere til både miljøoppfølgingsprogrammet og til en ny plan for flytraseer utarbeidet av Politidirektoratet og Luftfartstilsynet i samarbeid med Ski, Oppegård og Oslo kommune. Punktet til miljøkrav kan for eksempel se slik ut:

> Konsesjonshaver har ansvaret for at det utarbeides inn- og utflygingstraseer som ledd i miljø-oppfølgingsprogrammet i medhold av Kommunal- og moderniseringsdepartementets planvedtak 18. august 2017 og den tilhørende miljøoppfølgingsplanen.
> **Lokale myndigheter skal rådføres før inn- og utflygningstrasene fastsettes. Konsesjonshaver skal kunne dokumentere hvordan innspillene fra lokale myndigheter er vurdert og vektet.**
> Traseene må ligge innenfor rammen av en eventuell teknisk og operativ godkjenning, jf. luftfartsloven § 7-11.

Jeg ser at Ski [3], Oppegård [4] og Oslo kommune [5] alle stiller spørsmål ved traseene og anbefaler at flytraseene fastsettes som en del av konsesjonen.

c) Før konsesjon godkjennes, bør det utarbeides ny fullstendig ROS-analyse og konsekvens-utredning for helikopterstøy.
Konsekvensutredning for helikopterstøy kan ikke ferdigstilles før traseene er fastlagt.
Det reviderte restriksjonskartet fra Avinor Flysikring AS må foreligge før traseene fastlegges.
Manglene i vedlegg som følger med konsesjonssøknaden dokumenteres nedenfor.

2) ROS-analyse – Vedlegg 7 (vedlegg 14-1 i reguleringsplan)

I arbeidet med risiko- og sårbarhetsanalysen, ROS-analysen, deltok det seks representanter fra Oppegård kommune og åtte representanter fra Ski kommune.

d) Det deltok **ingen representanter fra Oslo kommune i utarbeidelse av ROS-analysen** og heller ikke fra for eksempel Vann- og avløpsetaten, Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), Statsnett, Hafslund nett, Ruter eller Statens vegvesen. Jeg mener derfor det er stor risiko for at ROS-analysen er mangelfull med hensyn til forhold som gjelder Oslo kommune. Oslo er sannsynligvis det nærområdet som planområdet vil påvirke mest med hensyn til helikopterplass.

Sabotasje, terrorhandling eller brann ved beredskapssenteret vil også kunne ramme beboere i Oslo.

420 kV høyspentkabel fra Oslo går der helikoptertrasé er planlagt og over østlig del av planområdet for beredskapssenteret. Åsland transformatorstasjon for Follobanen ligger rett ved planområdet ved Myrer, i Oslo kommune. Gjersrud-Stensrud er ikke nevnt i konsekvensutredningene.

e) Ved Myrer i Oslo, mot grensen til Ski, planlegges en **ny, stor omformerstasjon (opptil 60-150 MW)** med ferdigstillelse 2021(blir antagelig litt forsinket)
f) Vil en ny omformerstasjon kunne føre til **omlegging av høyspentkabler i området?** Det har også vært vurdert om det må legges ny 132 kV kabelforbindelse fra Ulven til Åsland, rett ved planområdet.

[3] https://www.bjorndal.no/download/beredskapssenteret/beredskapssenter-helikopter/20170921-Ski-Horingssvar_konsesjon.pdf
[4] https://www.bjorndal.no/download/beredskapssenteret/beredskapssenter-helikopter/20171025-Oppegard-Formannskapsmote-Horingssvar_konsesjon.pdf
[5] https://www.bjorndal.no/download/beredskapssenteret/beredskapssenter-helikopter/20170929-Helseetaten-Horingssvar_konsesjon_helikopterlandingsplass.pdf

g) **Reguleringsplan for Gjersrud-Stensrud** i Oslo er vedtatt utbygget. Det er besluttet å heve terrenget ved Åsland etter at utbyggingen av Follobanen er avsluttet, for å kvitte seg med de deponerte tunellboremassene. Hovedtrasé for helikoptertrafikk er planlagt over området der det **planlegges for 10.000 nye boliger og 25.000 bosatte**. Se vedlegg 1 som viser omkringliggende områder for helikopterplassen og vedlegg 2 som viser opprinnelig plan for traseer.

Luftfartstilsynet sier at ROS-analysen ikke viser noen konflikt mellom helikoptertrafikk og høyspentlinjen i området.

h) Jeg ber om at manglene i ROS-analysen gjennomgås, slik at forhold som gjelder Oslo kommune vurderes på nytt.

3) Konsekvensutredning helikopterstøy - Vedlegg 6 (vedlegg 10 i reguleringsplan)

Konsekvensutredningen for helikopterstøy hevder at den er utført etter forskrift om konsekvensutredning og retningslinje for støy i arealplanlegging, T-1442/2016 og tilhørende veileder, M-128. Den konklusjonen kan diskuteres.

Minimumsutredning for etablering av helikopterlandingsplass

M-128 definerer minimumskrav til utredning av nye helikopterlandingsplass (side 139, Vurdering av støymessige konsekvenser)

> «Støyfaglig utredning for etablering av ny helikopterlandingsplass bør minimum omfatte følgende punkter:
>
> - Beskrivelse av formål, aktivitetens, omfang og **støynivåer fra de ulike støykildene (aktuelle helikoptertyper)**
> - **Beskrivelse av inn- og utflygingstraseer, omfang av bakkekjøring, motortesting og andre støyende aktiviteter**
> - Beregning av ekvivalentnivåer og **maksimalnivåer for dag, kveld og nattperioden i representative driftsdøgn**, samt Lden-verdier på årsbasis
> - Oversikt over støyfølsom arealbruk (bebyggelse og utearealer) som ligger i støyutsatt område
> - Vurdering av muligheter for støyforebyggende prosedyrer ved inn- og utflyging, behov for støyisoleringstiltak samt andre avbøtende tiltak.
>
> **Andre støykilder av betydning i området bør synliggjøres, da det kan være behov for å vurdere summen av støybelastningen i enkelte områder.**
>
> **På bakgrunn av den støyfaglige utredningen bør kommunen avklare om planen kan komme i konflikt med kommuneplan**, kommunedelplaner eller eksisterende reguleringsplaner i området. Kommunen bør videre vurdere behovet for å sette krav til støyreduserende tiltak og støygrenser gjennom reguleringsbestemmelsene. Mange helikopterlandingsplasser kan ha relativt få flybevegelser, og ekvivalentnivåene på årsbasis vil i slike tilfeller bli lave. **For boliger nær landingsplassen kan imidlertid maksimalnivåene bli høye, og kommunen bør derfor vurdere om det bør benyttes grenser for maksimalnivå også på dag- og kveldstid. Dersom nattflyging er vanlig forekommende, bør det også vurderes å stille krav til maksimalstøy i nattperioden selv om det er mindre enn 10 hendelse**r.»

Aktuelle helikoptertyper

Valg av politihelikopter ble utført etter at konsekvensutredning for helikopterstøy ble ferdigstilt. Den valgte helikoptertypen, Leonardo AW169, er mer støyende enn dagens politihelikopter og mer støyende enn de andre helikoptertypene som ble vurdert. En av hovedgrunnene til høyere støynivå er at halerotoren er uten støydempende omkringliggende sylinder («fenestron») som tilsvarende helikopter er utstyrt med.

Teknisk ukeblad har gjort en sammenligning av støynivåene: [6]

Helikoptertype	Avgang	Overflyging	Landing
AW169 (kommende politihelikopter)	88,8 (93,6)	89,3 (91,6)	94,4 (96.6)
H145 (tapte konkurransen)	86,5 (95,7)	84,7 (94,7)	90,3 (96,7)
EC135 (dagens politihelikopter)	88,3 (94,7)	85,7 (93,7)	94,9 (95,7)
AW101 (kommende redningshelikopter)	97,6 (101,5)	93,1 (100,5)	99,5 (102,5)

Tabell 1 Helikopterstøy målt i EPNdB («Effective Perceived Noise in Decibels», grense i parentes)

I artikkelen kommer det fram at det særlig er ved overflygning at AW169 støyer mer. Videre kommer det fram:

> I sine beregninger skriver Sintef at de har lagt til grunn «en representativ modell med henhold til støy for aktuelle, nye helikoptertyper. Støynivået for denne vil i noen situasjoner være noen få desibel høyere enn for EC135».

Ut i fra artikkelen og intervjuet i Teknisk ukeblad, kan det tyde på at støynivået lagt til grunn i konsekvensutredningen er lavere enn faktisk støynivå fra valgt helikoptertype. Det er særlig ved overflyvning at AW169 støyer mer og det er denne type støy som er viktig å estimere i forhold til støypåvirkning av barnehager, skoler, boliger og nærfriluftsområder (Marka).

i) Støyutredning må baseres på støydata som reflekterer valgt helikoptertype AW169

Fastsetting av helikoptertrase før støykartlegging

M-128/2014 presiserer minimumsutredning for en helikopterlandingsplass. I henhold til dette må konsekvensutredningen for helikopterstøy oppdateres i henhold til de begrensninger som regulerings-planen har satt til helikoptertraseer: «Traseen over Grønliåsen skal ikke benyttes mer enn nødvendig» og at det planlegges traseer som forutsetter full utbygging av Gjersrud-Stensrud med 10.000 nye boliger og 25.000 nye beboere.

j) For at det skal kunne gjøres en støykartlegging, må helikoptertraseer fastlegges. De helikoptertraseer som er beskrevet i konsekvensutredningen for helikopterstøy strider med vedtak gjort i statlig reguleringsplan. Dermed er konsekvensutredningen misvisende.

k) Det må legges fram planer for helikoptertraseer for en framtidig situasjon der det er foretatt full utbygging av Gjersrud-Stensrud

Maksimumsstøy på dagtid

I premissene påstås det på side 5 (5 Støysoner ved en flyplass i henhold til T-1442) at det ikke finnes noen krav til maksimumsnivå på dagtid. Denne konklusjonen er ikke samsvar med M-128.

M-128/2014 presiserer at for helikopterbaser med lav trafikk, så skal støykartleggingen suppleres med maksimumsbaserte måleenheter for periodene dag, kveld og natt (side 17, Helikopterbaser og militær flytrafikk – maksimalnivåer også på dagtid).

> «For flyplasser hvor trafikken er så lav at ekvivalentnivåbaserte konturer blir urimelig små, eller hvor svært støyende aktiviteter forekommer regelmessig med en hyppighet som ikke gir særlig utslag i ekvivalentnivåbaserte konturer, **må støykartleggingen suppleres med støykartlegging av maksimumsbaserte måleenheter for periodene dag, kveld og natt**. **Dette vil særlig gjelde helikopterlandingsplasser** og flyplasser med militær jagerflytrafikk, men kan også gjelde en del regionale lufthavner der få flybevegelser gir et lavt ekvivalentnivå. Praktisering av maksimalstøygrenser for flytrafikk er nærmere omtalt i kapittel 7.3.»

[6] https://www.tu.no/artikler/politiet-kjopte-det-helikopteret-som-stoyer-desidert-mest/400152

Figur 7-7, 7-8 og 7-9 i vedlegg 10 angir koter for maksimal trafikk og verdiene 50, 55, 60, 65 og 70 dB og L_{dag}, L_{kveld} og L_{natt}. Dette er imidlertid midlede støynivåer og ikke maksimumsbaserte støynivåer slik M-128/2014 presiserer skal utredes. For en helikopterplass nær befolkning, er det særlig viktig å utrede maksimalverdier.

l)	For at konsekvensutredning for helikopterstøy skal kunne være i samsvar med M-128, må utredningen kompletteres med maksimalverdier også på dag- og kveldstid for at konsesjons-behandlingen kan utføres på en forsvarlig måte

Kartlegging av sumstøy

Oslo kommune har bedt om at det utarbeides et sumstøykart [7]. Det kan ofte være vanskelig å utarbeide denne type støysonekart for sumstøy (flerkildestøy), når støykildene har helt forskjellig karakter. Jeg vil imidlertid referere til M-128 (*3.4.5 Områder utenfor kartlagte støysoner*):

> «I nærheten av gul sone kan det likevel være **aktuelt å vurdere nøyaktigheten til beregningsmetoden som er benyttet til å kartfeste støysonen, for eksempel der maksimalstøy bør tas i betraktning**. Videre kan det være aktuelt **å vurdere skjønnsmessig hvordan eventuelle sumstøyforhold vil påvirke situasjonen** (gul sone dekker bare bidraget fra enkeltkilder). Høye bygninger kan også gi grunnlag for særskilt vurdering. Alt dette er forhold som hver for seg eller samlet **kan tilsi krav om utarbeidelse av egen støyfaglig utredning også i hvit sone**. Ved overskridelse av anbefalte støynivåer i tabell 3, bør videre planlegging skje etter retningslinjene for gul sone.»

Retningslinjen T-1442 (*3.2.3 Støy fra flere kilder*):

> **I et område hvor gul eller rød sone for flere kilder overlapper, vil den totale støybelastningen være større enn nivået fra den enkelte kilde**. Dersom det planlegges etablering av bebyggelse med støyfølsom bruksformål i slike områder, anbefales det at kommunen vurderer å **benytte inntil 3 dB strengere grenseverdier for ekvivalentnivå** enn angitt i tabell 3. Dette for å sikre at den samlede støybelastning ikke overskrider anbefalt støynivå på uteoppholdsareal, og at kravene til innendørs støynivå vist i NS 8175 klasse C tilfredsstilles.

Ved å se på støysonekart som følger reguleringsbestemmelsene (Vedlegg 11-2: Støy fra skyte- og treningsaktiviteter [8]), ser vi i Vedlegg 4 at dimensjonerende støysoner for skytebanene, eksplosiver og trenings-flashbang har gul støysone som ligger svært nær bebyggelse.

m)	Ved å legge til 3 dB for helikopterstøy i henhold til støyretningslinjen T-1442 og støy fra flere kilder, vil støysonekartet i reguleringsbestemmelsene gi et støysonekart for sumstøy som viser at **bebyggelse vil komme i gul støysone når flerkildestøy tas i betraktning**. Dette er i strid med forutsetningene i planvedtaket. Det er derfor viktig at Oslo kommunes anmodning om vurdering av sumstøy blir grundig vurdert.

Helikopterstøy er et problem som får stadig mer fokus og det er i gang et arbeid med å revidere veilederen til støyretningslinjen, M-128, med hensyn til helikopterstøy.

Norsk Luftambulanse måtte avvikle sin virksomhet på Berghagan på Langhus i Ski kommune etter klage på støy fra naboer. Denne tidligere helikopterplassen lå ikke så langt fra der Oslo helikopterplass, Taraldrud nå planlegges.

4) Støyforskrift for Oslo

I henhold til T-1442 gjelder krav til maksimalt støynivå i nattperioden der det er mer enn ti hendelser per natt.

---

[7] https://www.bjorndal.no/download/beredskapssenteret/beredskapssenter-helikopter/20170929-Helseetaten-Horingssvar_konsesjon_helikopterlandingsplass.pdf

[8] https://www.regjeringen.no/contentassets/db62028351b146da87c286496ceb1b7c/revidert_stoyrapport_14082017.pdf

I konsekvensutredning om helikopterstøy oppgis det at bebyggelse på Bjørndal vil få utendørs støynivå på 80 dB. Innendørs vil dette tilsvare 55 dB med lukkede vinduer og 65 dB med vindu på gløtt. På informasjonsmøter har akustikeren sagt at slike støynivåer er nok til at befolkningen på Bjørndal må regne med å våkne om natten.

Konsekvensutredningen for helikopterstøy har ikke fulgt anbefalingen i M-128 om å stille krav til maksimalstøy i nattperioden selv om det er mindre enn 10 hendelser. Imidlertid vil slik støy også måtte vurderes opp mot Lov om folkehelsearbeid (folkehelseloven) og Støyforskrift for Oslo.

«Forskrift om begrensning av støy i Oslo» («Støyforskrift for Oslo»)[9] er et juridisk bindende regelverk som er et særskilt tillegg til helseforskriftene.

I § 1 om formålet angis det at formålet med forskriften er å beskytte mot støy som kan medføre fare for helseskade. Som eksempler oppgis alvorlige søvnforstyrrelser og ødelagt trivsel i hvileperioder:

> «§ 1. Disse forskrifter får anvendelse på støy som kan medføre fare for helseskade. Slik støy kalles i disse forskrifter for helseskadelig støy. Som helseskade regnes:
> 1. Fysiologiske forstyrrelser, f.eks. **alvorlige søvnforstyrrelser**.
> 2. Psykiske forstyrrelser, f.eks. **ødelagt trivsel i arbeidssituasjon eller hvileperioder** eller andre psykiske lidelser.
> 3. Organskade, f.eks. hørseltap eller andre somatiske lidelser.»

I § 2. Virkeområde heter det:

> «Forskriften omfatter alle former for støy f.eks. fra:
> 1. Bygge- og anleggsvirksomhet, industri og annen ervervsvirksomhet, servicevirksomhet, reparasjonsarbeid, veivedlikehold, gatefeiing og rengjøring, snøbrøyting, avfallstransport, gressklipping
> 2. **Trafikk i luft**, til sjøs og på land.
> 3. Kilder i og ved boliger og andre bygninger, samt bruk av radio/forsterkeranlegg og andre støyende innretninger utendørs.
> 4. Anlegg for sport og idrett, **skytebaner**.»

I § 5 presiseres det at forskriften gjelder virksomhet som flyplass eller annen stedfast virksomhet.

> «§ 5. Støyskapende virksomhet av enhver art, herunder garasjeanlegg, bensinstasjoner, pukkverk, **flyplass** eller annen stedfast virksomhet, må ikke medføre mer støy for omkringboende og andre enn det som anses nødvendig. Vil en etablering, driftsendring eller utvidelse medføre en økning av støyen, plikter eieren eller den som er ansvarlig for driften, å treffe nødvendig tiltak for å redusere støynivået før den nye (utvidede) virksomhet blir satt i gang, jfr. § 10.»

I konsekvensutredning for helikopterstøy, vedlegg 10 opplyses det at boligområder på Bjørndal vil få utendørs støynivå fra helikopter opp til 80 dB. Det opplyses at maksimum støynivå innendørs typisk vil ligge omkring 55 dB. Hvis befolkningen sover med åpent vindu om natten skulle det tilsvare ca 65 dB.

n) De støynivåer som er oppgitt i konsekvensutredning for helikopterstøy vil føre til oppvåkning og søvnforstyrrelser for befolkningen i Oslo. Dette vil rammes av Støyforskriften for Oslo og kunne føre til restriksjoner i bruk av helikoptertraseer eller andre støybegrensende tiltak.

o) Støyforskriften for Oslo har definert perioden mellom kl 23:00 og 01:00 som ”Stille periode”. Konsesjonen bør derfor inneholde særskilte bestemmelser om at helikoptertraseer over Oslo, nær bebyggelse, ikke skal benyttes i denne perioden.

Kommuneoverlegene i Ski og Oppegård har gjort det klart at de vil benytte helseforskriften dersom støy vil gi søvnforstyrrelser eller andre helseplager. Det er derfor viktig at slike forhold er godt konsekvensutredet før konsesjon om helikopterplass godkjennes.

[9] https://lovdata.no/dokument/OV/forskrift/1974-10-09-2

I høringsuttalelse for PNB ble det bedt om at forholdet til Støyforskriften i Oslo skulle avklares, men det er ikke gjort.

5) Utredning i forhold til Marka og nasjonale støyretningslinjer T-1442

Konsekvensutredning for helikopterstøy har utelatt utredning for Marka-områdene i Oslo. Dette er i strid med T-1442 og veileder M-128.

Veilederen presiserer at det er egne støygrenser for friluftsområder (tabell 2 - hvit/grønn sone, eventuelt stille sone). Retningslinjen presiserer at dette ikke bare gjelder "stille områder" definert i kommuneplanen, men også ulike friområder samt frilufts- og rekreasjonsområder.

M-128/2014, side 26 presiserer at områder som i arealplan er definert som friluftsområder eller friområder automatisk bør inngå i grønn sone dersom de har stor betydning for rekreasjon og friluftsliv. M-128/2014 presiseres at områder som er omfattet av Markaloven automatisk bør inngå i grønn sone.

> De områdekategoriene som automatisk bør inngå i grønn sone er:
> **Områder sikret gjennom lov, forskrift eller statlige retningslinjer:**
> Områder vernet etter lov om naturmangfold (eller etter tidl. naturvernloven)
> **Områder som omfattes av Markaloven**
> Inngrepsfrie områder (INON, http://dnweb12.dirnat.no/inon/)
> Statlig sikrede friluftsområder

Områdekategori	Anbefalt støygrense, ekvivalent støynivå	Anbefalt støygrense, maksimalnivå
Stille områder, **nærfriluftsområder** og bymark utenfor by/tettsted)	**L_{den} 40 dB**	Skytebaner: L_{AImax} 60 dB (ny: L_{AFmax} 65 dB) Driftstidsbegrensninger bør benyttes

Tabell 2 i T-1442, anbefalte støygrenser for nærfriluftsområder

Sintef laget tidlig et estimat over influensområde for helikopterstøy, se vedlegg 3.

Den offisielle SINTEF-rapporten datert 13.02.2017 (vedlegg 10) med konsekvensutredning av helikopterstøy, inneholder ikke kartet som følger med dette høringssvaret. Dette skyldes antagelig føringer for utarbeidelse av konsekvensutredningen som prosjektet har gitt til Sintef. Dessverre er mye av den korrespondansen unntatt offentlighet.

Gul og rød støysone (tabell 1 og 3 i T-1442) gjelder kun for bebyggelse og er forholdsvis urelevant for Markaområdene der hvit/grønn sone skal benyttes i støykart. Dette er påpekt en rekke ganger for prosjektet, uten at problemstillingen er besvart eller håndtert i reguleringsplanen.

Mangel på utredning i henhold til Marka og støyretningslinjen er utdypet tidligere til prosjektet i eget brev til Klima- og miljødepartementet (KLD) og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) datert 10.08.2017. [10]

Støysonekart basert på opplysninger fra http://www.miljostatus.no, vedlegg 6, viser at Grønliåsen (vernet av Marka-loven) inngår i hvit (grønn) sone. Dette er et av de viktigste og mest benyttede Marka-områdene i Oslo.

Konsekvensutredningen for helikopterstøy omtaler Markaområder i Ski og Oppegård. Når Marka i Oslo, bl.a. ved Grønliåsen ikke er konsekvensutredet i henhold til statlige retningsliner i T-1442 og veileder M-128, viser det nok en gang at Oslo kommune er utelatt i planarbeidet.

Ut i fra kartet i vedlegg 3 vil store deler av Østmarka, helt til Losby, miste sin status som grønn/hvit sone i henhold til tabell 2 i T-1442/2016 (stille områder, nærfriluftsområder, bymark utenfor by/tettsted, Markaområder).

[10] https://www.bjorndal.no/download/beredskapssenteret/beredskapssenter-horingsdokumenter/20170810c-SB-KLD-Beredskapssenter_og_Markaomrader_i_Oslo-Ver2.pdf

Vi ser også at svært store områder av Oslo vil påvirkes av helikopterstøy. Hele Bjørndal, Prinsdal, Hauketo, Lambertseter og Nordstrand - helt fram til Manglerud ser ut til å være markert som områder som vil få et tillegg i støy som tilsvarer L_{den} 40 dB.

Planene for beredskapssenteret vil berøre mye større andel av Oslos befolkning enn det som prosjektet har informert om.

6) Statlig reguleringsplan for PNB vedtatt med store feil og mangler

Jeg mener planarbeidet for beredskapssenteret kan ha brutt Plan- og bygningsloven og andre sentrale bestemmelser ved at det er gjort en ROS-analyse uten medvirkning fra Oslo kommune. Også på andre områder er reguleringsarbeidet utført på tvilsomt vis.

Det er viktig at konsesjonssøknaden for helikopterplass behandles selvstendig. Landingsplassen er planlagt nær både støyømfintlig bebyggelse og viktige Marka-områder. Det er derfor viktig å ettergå de støyberegninger som er utført og rette opp mangler som strider mot statlige retningslinjer.

- Varsling om igangsetting og ettersyn av planprogram[11] for PNB er gjort uten å opplyse og varsle om at beboere i Oslo vil bli berørt
- I Planbeskrivelsen[12] er Oppegård vurdert som «særlig berørt», men Oslo er ikke tilsvarende beskrevet og håndtert (1.2.1 Statlig reguleringsplan). Forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning er utformet i dialog med Ski og Oppegård kommuner, Oslo kommune er utelatt (1.2.3 Videre prosess). Kartlegging og verdisetting av friluftsområder er utført av Oppegård og Ski kommuner, men ikke av Oslo kommune (6.4 Friluftsliv, herunder barn og unges interesser).
- I motsetning til i Ski og Oppegård, ble det ikke holdt informasjonsmøte i Oslo før når prosjektet hadde utarbeidet fullstendig forslag til reguleringsplan[13]
- Barn og unge i Oslo er ikke tatt med på råd i reguleringsarbeidet, i strid med plan- og bygningsloven og rikspolitiske retningslinjer[14]
- Det er ikke kartlagt lekeplasser som er sikret i kommunale reguleringsplaner for boligsammenslutninger og borettslag og hvordan de blir rammet av støy. Deler av Bjørndal idrettspark har vært innenfor gul støysone i enkelte støykart. Kartlegging av barnehager er mangelfull og forsøk på å korrigere dette i høringssvar er utelatt i oppsummeringen av høringsuttalelser
- Bare Ski og Oppegård kommune deltok i kontaktmøter mellom myndighetene og kommunene[15]
- Oslo kommune er utelatt i mange av konsekvensanalysene, for eksempel er det store mangler i konsekvensanalysen for helikopterstøy
- Bydelsutvalget i bydel Søndre Nordstrand vedtok 15. juni 2017 at planforslaget for PNB ikke bør godkjennes fordi det er foretatt en mangelfull utredning[16]. De peker bl.a. på at det ikke er gjort en vurdering av maksimalt støynivå fra helikopter i friluftsområder i Oslo og om helikopter- og annen støy vil kunne påvirke utbyggingsplanene for Gjersrud-Stensrud. De peker dessuten på at rikspolitiske retningslinjer for barn og unge ikke er fulgt med hensyn til Oslo.

[11] https://www.bjorndal.no/download/beredskapssenteret/beredskapssenter-justis/201610-Aftenposten-Varsel_ettersyn_forslag_planprogram.pdf
[12] https://www.regjeringen.no/contentassets/65ea4a81d3a847418e029d617b1d250b/planbeskrivelse---politiets-nasjonale-beredskapssenter-jd.pdf#page=7
[13] https://www.bjorndal.no/utvikling/beredskapssenter-taraldrud/informasjonsmoter-om-beredskapssenter/
[14] https://www.regjeringen.no/no/tema/plan-bygg-og-eiendom/plan--og-bygningsloven/plan/fagtema-i-planlegging1/barn-og-unges-interesser-i-planleggingen/id418042/
[15] http://nettsteder.regjeringen.no/beredskapssenter/dokumenter/motereferater/
[16] https://www.bjorndal.no/download/beredskapssenteret/beredskapssenter-horingsdokumenter/20170616-Bydelsdirektor-Vedtak_BU.PDF

- I oppsummeringen av høringsuttalelser, vedlegg 18 til PNB[17], ble det «glemt» høringssvar, høringssvar fra institusjoner og organisasjoner er oppført som private merknader. Viktige innspill er «glemt» fra oppsummeringen. Påvisning av feil i planprosessen er besvart og imøtegått med manglende, unnvikende eller direkte feilinformasjon.
- Prosjektet har ikke imøtekommet Oslo kommunes ønske om å inkludere støysonekart for eksisterende veitrafikkstøy[18], slik det er gjort for Ski og Oppegård kommune. Eksisterende (mangel på) støy i Oslomarka er dermed ikke dokumentert (grønne soner)
- Det er ikke utarbeidet noe støysonekart for sumstøy i Oslo, slik kommunen ber om
- Prosjektet har hittil ikke utarbeidet støysonekart for Oslo og skytestøy etter T-1442/2012 og L_{AImax} = 60 dB. Støysonekart som er utarbeidet for Ski og Oppegård viser at bebyggelse sør i Oslo vil komme innenfor gul støysone i henhold til disse grenseverdiene[19]. Det faktum at bebyggelse på Bjørndal vil komme innenfor gul støysone definert i T-1442/2012 vil kunne åpne for erstatningssøksmål i henhold til naboloven (se støykart for Oppegård i vedlegg 4)
- Prosjektet benytter styringsprinsippet «design-to-cost», på tross av tidligere avslag på regjeringen og kritikk av gjennomføringen av prosjektet av KMD[20]
- Tildelingen av forprosjektet til Metier blir av spesialister vurdert som ulovlig[21] og at kontrakten skulle ha vært på anbud[22] i stedet for å benytte avrop på en annen type rammeavtale. Regjeringsadvokatens vurdering av avtalen er unntatt offentlighet
- Godkjennelse av statlig reguleringsplan ble presset gjennom før valget i 2017 og ble forsøkt benyttet som sak i valgkampen. Kjente forvaltningsforskere har kritisert prosessen.[23]
  Det er brukt ufine metoder for å kneble ytringer som er kritiske til Justis- og beredskapsdepartementets arbeid.
  Justis- og beredskapsdepartementet skal ha opprettet en intern sak om varsling av kritikk-verdige forhold. Den det gjelder ble oppringt fra JD med en beklagelse om at den type kommunikasjon ikke var bra. Samtidig ble det gitt beskjed om at SMS-ene fra JD-ansatt er blitt journalført for å dokumentere forholdet.
  Det har også pågått annen upassende kontakt på sosiale medier, der den samme personen i JD er den aktive part.
  Stopp støyen har vært i kontakt med personer innen Politiet som vurderer at det er begått straffbare handlinger som kan rammes av bl.a. korrupsjonsbestemmelser. Representanter fra Stopp støyen er blitt anbefalt av Politiet om å ta kontakt med Økokrim for å få vurdert om det er skjedd noe straffbart.
  Vi vet at det på annet hold pågår arbeid for å oversende saken om reguleringsplanen til offentlige kontrollorganer.
  Også andre saker som omfatter Justis- og beredskapsdepartementet kan tyde på at det har etablert seg en ukultur

Det foregår arbeid for å undersøke og eventuelt forberede en anmodning om granskning/anmeldelse av forholdene i planarbeidet for PNB.

[17] http://nettsteder.regjeringen.no/beredskapssenter/files/2017/08/Vedlegg-18-H%C3%B8ringsuttalelser-til-offentlig-ettersyn-av-planforslag-Politiets-nasjonale-beredskapssenter.pdf
[18] https://www.bjorndal.no/download/beredskapssenteret/beredskapssenter-horingsdokumenter/20170615-Oslo_kommune.pdf
[19] https://www.bjorndal.no/download/beredskapssenteret/beredskapssenter-horingsdokumenter/20170928_Stoysonekart_LAImax_Oppegard-PNB.pdf
[20] https://www.bjorndal.no/download/beredskapssenteret/beredskapssenter-justis/20170627-KMD-Folgeforskningsoppdrag_beredskapssenter.pdf
[21] https://www.vg.no/nyheter/innenriks/norsk-politikk/departementer-tildelte-millionkontrakt-uten-konkurranse/a/24121074/
[22] http://www.bygg.no/article/1324786
[23] https://www.bjorndal.no/download/beredskapssenteret/beredskapssenter_-_bakgrunnsinfo/2017-1-Stat_og_styring-Beredskapssenter.pdf

I behandling av konsesjonssøknad må disse forhold og bakgrunnen for klagene tas med i betraktning.

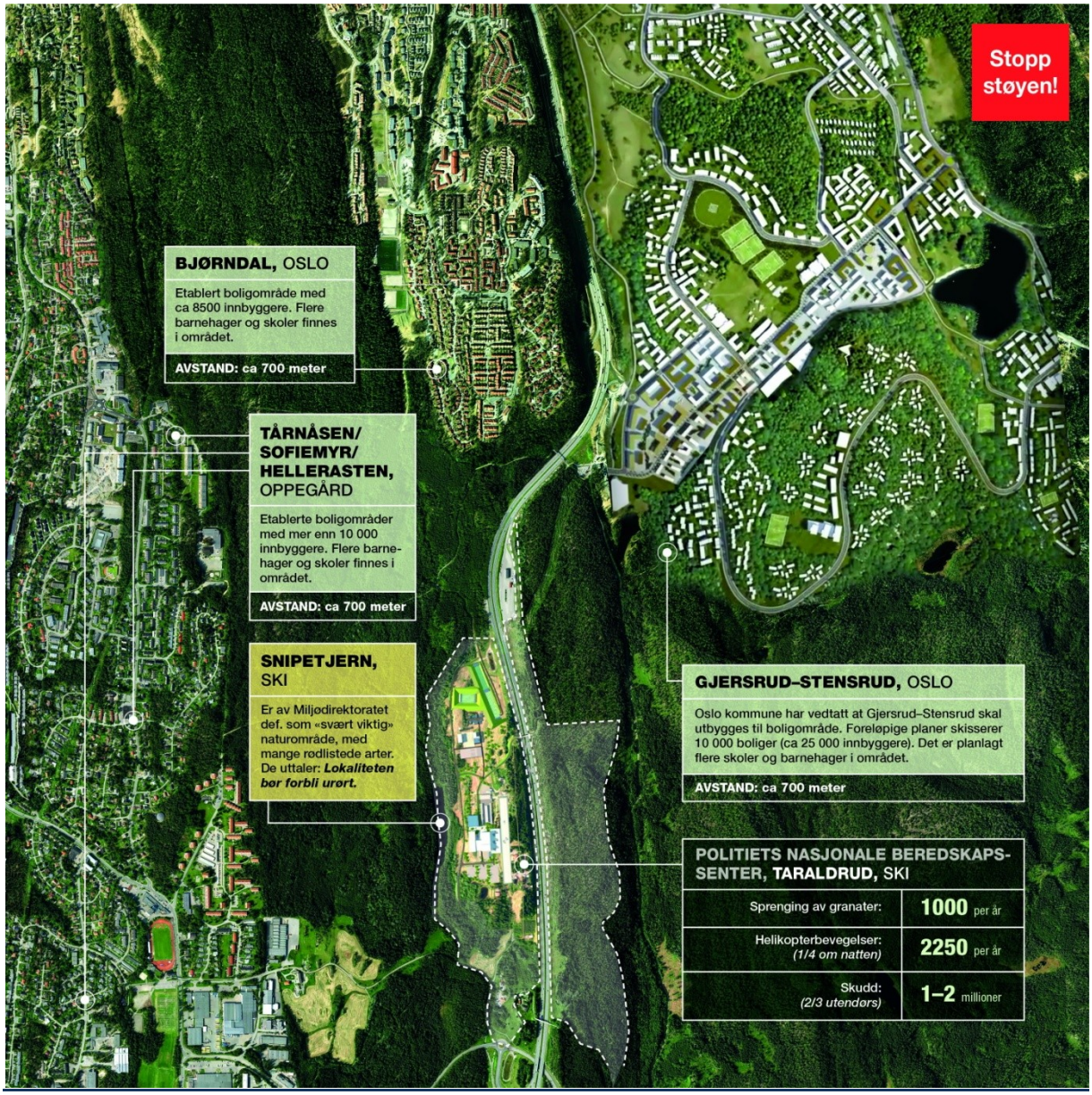
Med vennlig hilsen

Bjørndal på nett
Sven Brun

Behandles elektronisk uten signatur.

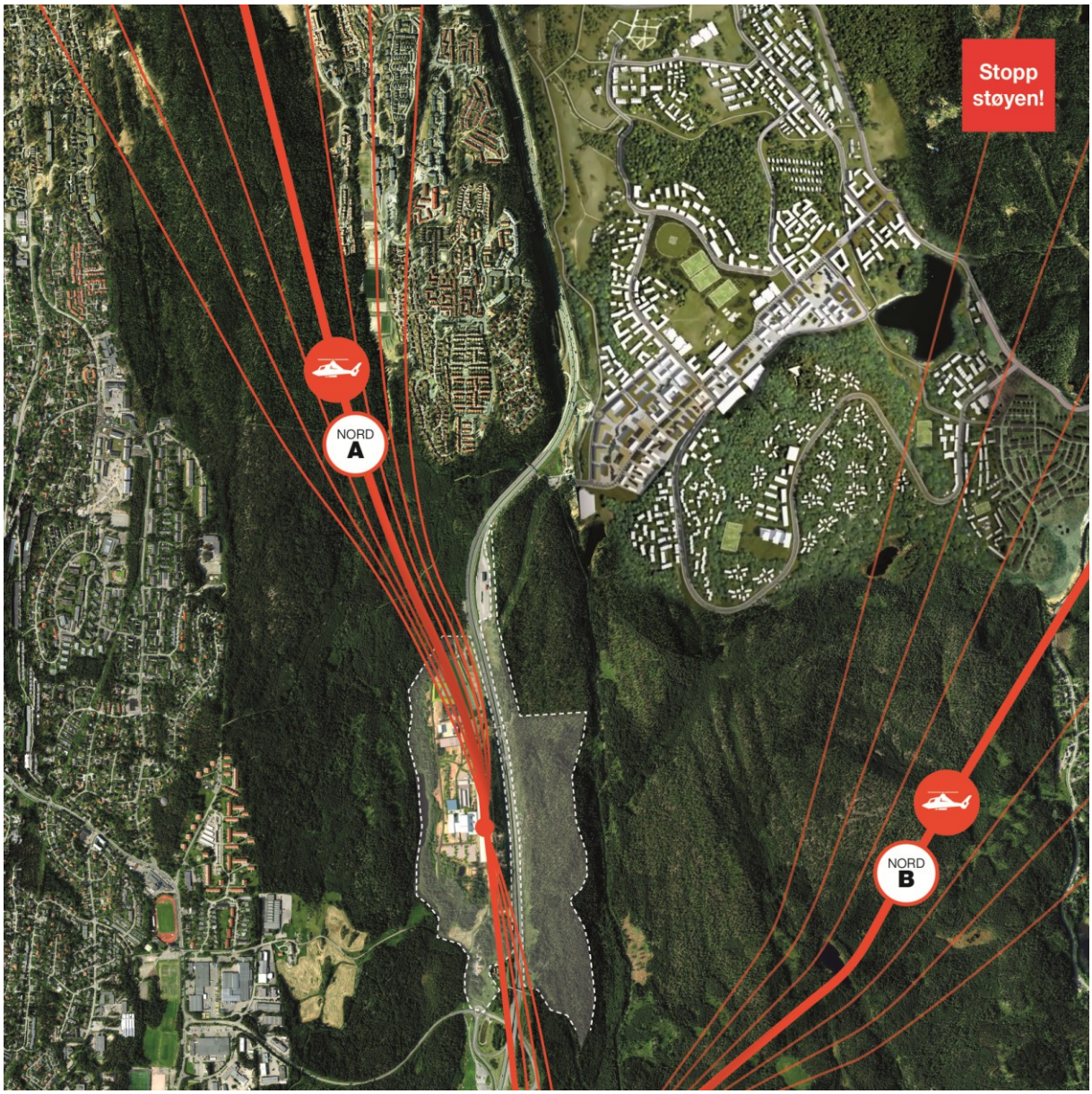
Vedlegg 1) Oversikt over omgivelser til helikopterplass
Vedlegg 2) Helikoptertraseer mot Oslo
Vedlegg 3) Estimat for influensområde helikopterstøy (utredning friluftsliv, vedlegg 2 for PNB)
Vedlegg 4) Støysonekart skytestøy i Oppegård etter T-1442/2012
Vedlegg 5) Støysonekart skytestøy i Oppegård etter T-1442/2012
Vedlegg 6) Støysonekart for veitrafikkstøy i henhold til Miljøstatus.no

Vedlegg 1



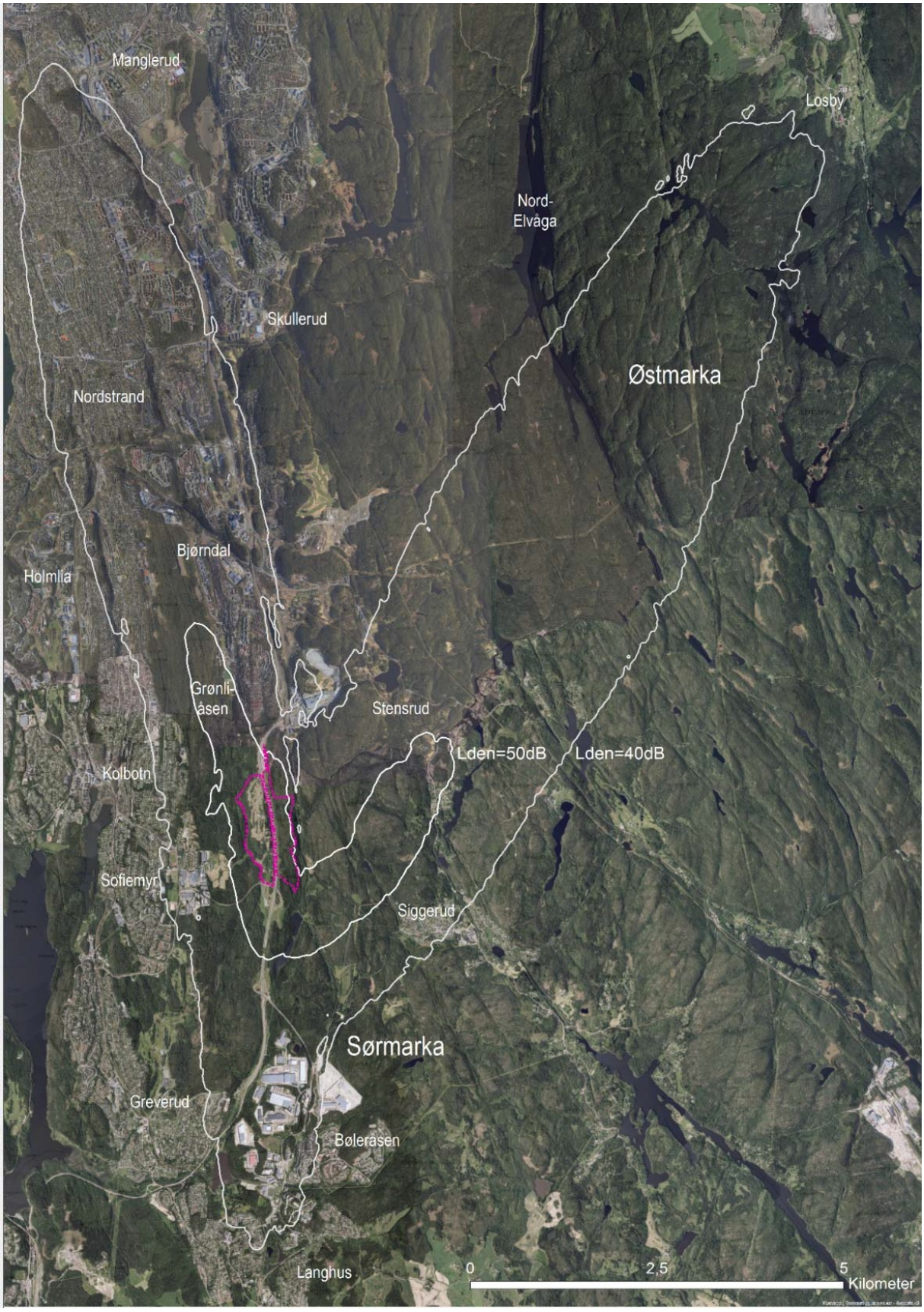
Vedlegg 1) Oversikt over omgivelser til helikopterplass

Vedlegg 2



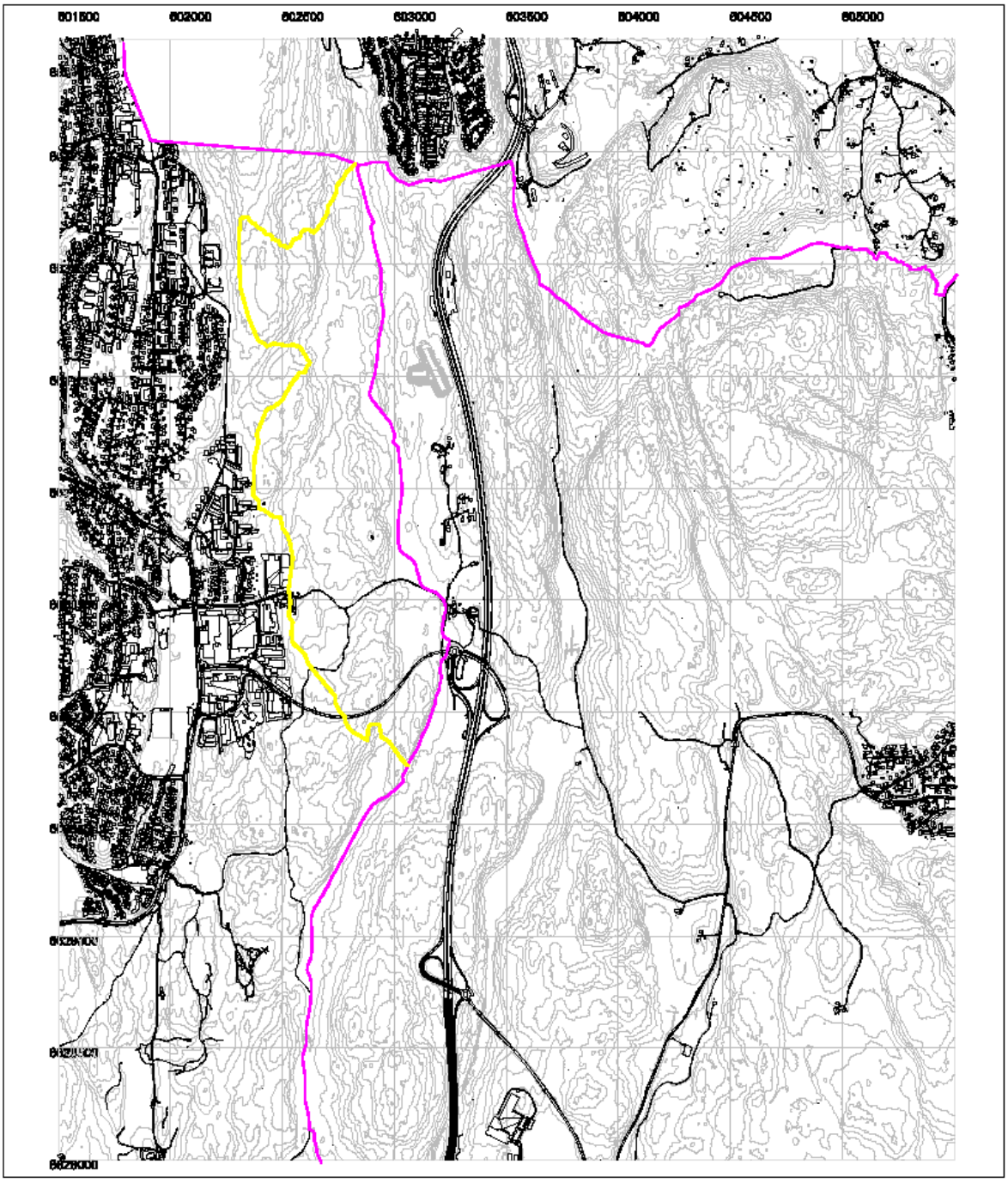
Vedlegg 2) Helikoptertraseer mot Oslo

Vedlegg 3



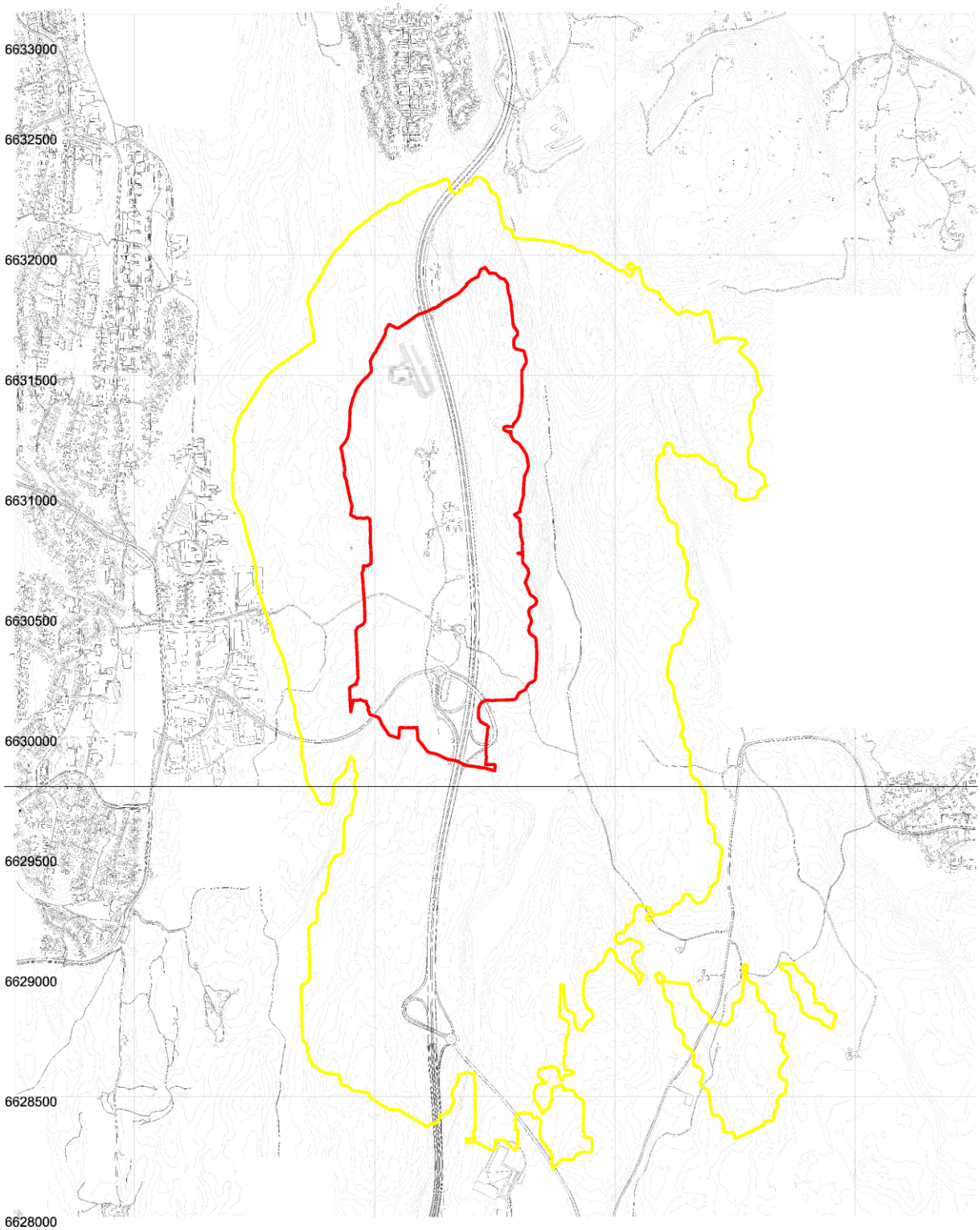
Vedlegg 3) Estimat for influensområde helikopterstøy (utredning friluftsliv, vedlegg 2 for PNB)

Vedlegg 4



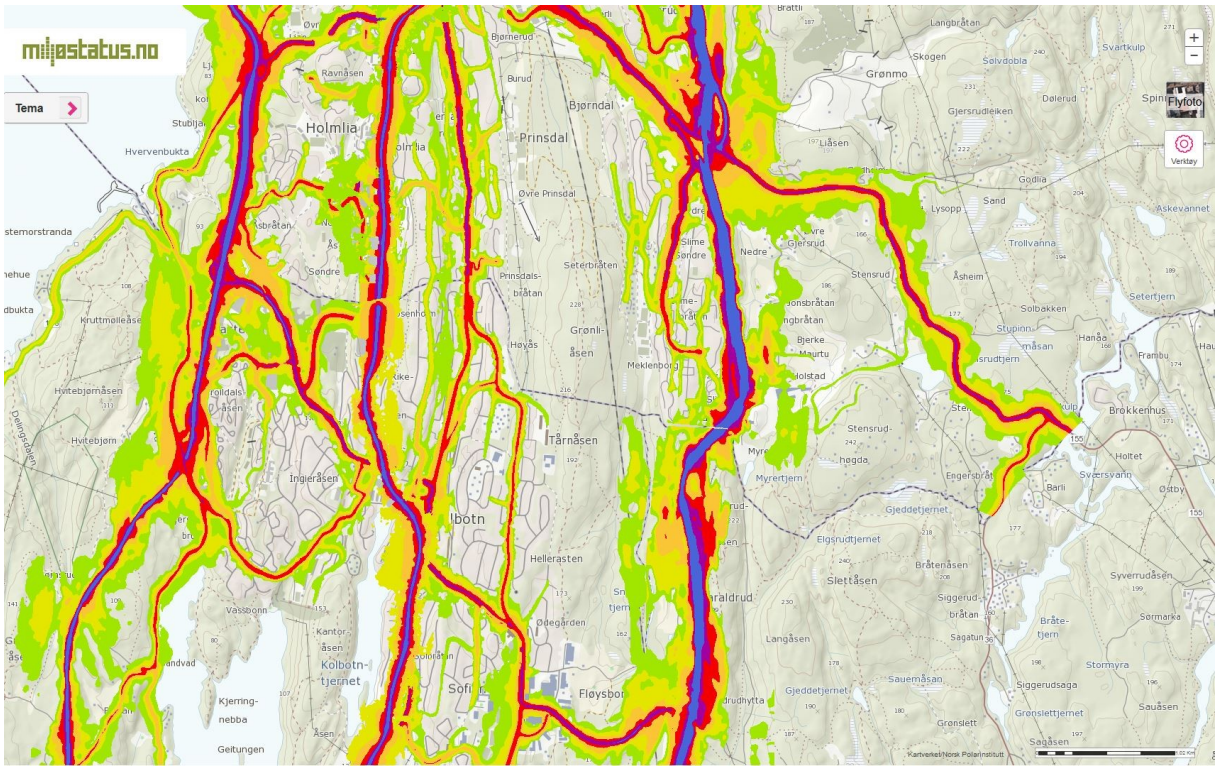
Vedlegg 4) Støysonekart skytestøy i Oppegård etter T-1442/2012

Vedlegg 5



Vedlegg 5) Støysonekart for skytestøy i revidert støyrapport (inkludert i reguleringsbestemmelser)

Vedlegg 6



Vedlegg 6) Støysonekart for veitrafikkstøy i henhold til Miljøstatus.no