

Til

Luftfartstilsynet

Postboks 243, 8001 Bodø

[postmottak@cca.no](mailto:postmottak@cca.no)

Referanse 17/14138

Fra

Vibeke Marshall-Arnesen og

Monica Marshall-Arnesen

Odins vei 1C, 1413 Tårnåsen

[vimaarn@gmail.com](mailto:vimaarn@gmail.com)

[monjoh27@hotmail.com](mailto:monjoh27@hotmail.com)

Tårnåsen 07.11.17

### **Oslo helikopterplass, Taraldrud – Politiets nasjonale beredskapssenter**

Viser til konsesjonssøknad fra Politidirektoratet 21.08.17, og høringsbrev fra Luftfartstilsynet datert 14.09.17. Vi gir høringsinnspill til søknaden og vilkårene for konsesjonen.

#### **Allmenhensyn, helsemessige hensyn, miljøhensyn og hensyn til barns læringsforutsetninger, tilsier at Taraldrud ikke er egnet som helikopterplass.**

Oslo helikopterplass, Taraldrud, ønskes etablert svært nære boligområder, flere barnehager og skoler i Oppegård og på Bjørndal i Oslo. Både boligområdene, barnehagene og skolene vil bli sterkt eksponert for aktiviteten ved helikopterplassen.

Det foreligger uklarheter rundt støyberegningene som er gjort. Mye av materialet er unntatt offentlighet av Justisdepartementet. Politidirektoratet har anskaffet en ny helikoptertype, som er rapportert at støyer betydelig mer enn andre helikoptre. Det er uklart om støyberegninger som er gjort, kan overføres de nye helikoptrene. Norsk Forening mot støy ved seniorrådgiver Pål Jensen, kritiserer Justisdepartementet i ØB (<https://www.oblad.no/debatt/taraldrud/politiets-beredskapssenter/departementets-tvilsomme-brosjyre/o/5-68-337007>) 04.11.17 for at støybildet og de gulesonene ikke er fremstilt riktig, for valgt helikopter type. Det stiller også spørsmål til om traseene som er valgt vil føre til at støybildet blir betydelig høyere enn forespeilet.

Det foreligger liten tvil at støy er helseskadelig. Både Verdens helseorganisasjon (WHO) og Folkehelseinstituttet (FHI) rapporterer om de helsemessige, negative effektene støy har på befolkningen. Regjeringen har som mål å redusere støy med 10 % færre støy plagede, innen 2020 (<https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/forurensning/innsiktsartikler-forurensning/stoy--lydforeining/id2339859/>), for å redusere helseplager.

Allmenne hensyn, miljømessige og helsemessige hensyn vil ikke ivaretas for befolkningen i Oppegård og på Bjørndal, med en helikopterplass ca. 650 meter fra boligområder på Tårnåsen og Hellerasten, og ca. 700 meter fra Bjørndal. Den samme nærheten foreligger også til barnehager og skoler.

Kommunelegen i Oppegård har sagt at barn i barnehagene ikke lengre kan sove ute grunnet støyforurensningen fra helikoptre på Taraldrud.

Både WHO og FHI har publisert en rekke rapporter om støy og støybelastninger på befolkningen. Også rapporter som går spesifikt på barn, barns helse og deres læringsevne.

FHI i Barnehelserapporten (<https://www.fhi.no/nettpub/barnehelserapporten/miljo/5.3.-stoy/>) refererer til WHO (2011) når de beskriver hvordan støy påvirker helse:

*«Støy kan påvirke atferd, føre til søvnforstyrrelser, redusere mulighet for konsentrasjon og innlæring, samt gi egenopplevelse av plage og stress. Slike reaksjoner på støy kan ha vesentlig innvirkning på trivsel, velvære og helse».*

WHO sier i samme rapport FHI henviser til, at både biltrafikk og flytrafikk øker risiko for forhøyet blodtrykk. (WHO, 2011 [http://www.euro.who.int/\\_data/assets/pdf\\_file/0008/136466/e94888.pdf](http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0008/136466/e94888.pdf)).

Videre sier WHO 2011, fra side 45 og utover, at forskning viser til at barn som vokser opp med støy fra flytrafikk opplever kognitiv påvirkning, som redusert leseferdigheter og hukommelse. **Potensielt kan støy ha en livslang negativ virkning for utdanningsløpet for barn som utsettes for mye støy,** se WHO 2011, s. 45:

*“It has been suspected for many years that children’s learning and memory are negatively affected by noise. **Over 20 studies have shown negative effects of noise on reading and memory in children** (1,2): epidemiological studies report effects of chronic noise exposure and experimental studies report acute noise exposure. Tasks affected are those involving central processing and language, such as reading comprehension, memory and attention (3–6). **Exposure during critical periods of learning at school could potentially impair development and have a lifelong effect on educational attainment.**”*

Videre sier WHO 2011, s.51 at den støy fra fly er intensivt, varierende og uforutsigbar og vil derfor mest sannsynlig har en mer negativ effekt på læring og kognitiv funksjon, enn for eksempel biltrafikk.

*“Source of noise*

*The slopes reported in Fig. 3.1 are for aircraft noise only. In contrast to the Munich study, which focused on aircraft noise, the RANCH study also included road traffic noise. But for road traffic noise, there was no indication of a significant impairment of children’s cognition. **As an explanation, the authors pointed out that aircraft noise, because of its intensity, the location of the source, and its variability and unpredictability, is likely to have a greater effect on children’s reading than road traffic noise, which might be of a more constant intensity. Thus, it is conceivable that aircraft noise is more damaging than road traffic noise for children’s cognition.** This may also be true when the Ldn level is controlled for, which has been reported for children’s memory in an experimental acute noise study (20). Even though there may be a degree of difference between aircraft and road traffic noise, acting on the safety principle would suggest treating them as equally damaging to children’s cognition and to assume that there is approximately the same response effect regardless of noise source. This may, however, tend to overestimate the effects of road traffic noise.”*

Luftfartsverket estimerer 2250 flyvninger fra Taraldrud hvert år. Det er ikke forenlig med allmenne hensyn når det gjelder barns mulighet for læring.

Barnehelserapporten (<https://www.fhi.no/nettpub/barnehelserapporten/miljo/5.3.-stoy/>) sier:

*«Støy kan påvirke atferd, føre til søvnforstyrrelser, redusere mulighet for konsentrasjon og innlæring, samt gi egenopplevelse av plage og stress. Slike reaksjoner på støy kan ha vesentlig innvirkning på trivsel, velvære og helse (WHO, 2011).*

*Støy som en mulig stressfaktor kan aktivere fysiologiske systemer som fører til at hjertefrekvens, blodtrykk og nivåer av hormonene adrenalin, noradrenalin og kortisol øker. Dette er også påvist under søvn.»*

Om støy og læring, sier Barnehelserapporten:

*«Barn kan være spesielt sårbare for støy da de har mindre erfaring med og kontroll over sine omgivelser.*

*Gode lydforhold er avgjørende for optimal læring i en undervisningssituasjon. I en tysk studie fra 2002 ble barn (8-12 år) som fikk flyplass i nærheten av skolen sin, testet for leseferdigheter og langtidshukommelse. Testresultatene ble dårligere etter at flyplassen ble åpnet. Samtidig ble det funnet at skolebarna som bodde ved den gamle flyplassen forbedret sine leseferdigheter etter at flyplassen ble lukket (Hygge, 2002).*

*Senere har en tverrnasjonal studie av skolebarn (9-10 år) som bor i nærheten av flyplasser i England, Spania og Nederland vist tilsvarende resultater. Denne studien rapporterer også om en sammenheng mellom flystøyeksponering ved skolen og reduserte leseferdigheter (Stansfeld, 2005).»*

Helikopterplassen på Taraldrud estimerer at stort antall flyvninger vil skje på kveld og nattestid. Støyen fra helikoptre vil kunne føre til søvnforstyrrelser for tusenvis av mennesker.

Barnehelserapporten sier:

*Mulige tiltak for å unngå søvnforstyrrelser er å sørge for at nye boliger har en stille side der soverommene er. Regelverk for støy har strengere anbefalinger for støy om natta enn på dagtid, nettopp for å forebygge støyinduserte søvnforstyrrelser.*

*Nattperioden er i regelverket definert fra kl. 23.00 til 07.00. Dette er rimelig ut ifra voksnes søvnbehov, men barn trenger flere timers søvn, og deres søvntid starter gjerne tidligere på kvelden.*

*Hvorvidt dagens regelverk i tilstrekkelig grad beskytter barns søvn mot støy er usikkert, siden det foreligger lite forskningsbasert kunnskap om virkninger av støy på barns søvnkvalitet.*

Barn står i fare for å eksponeres for et høyt støybilde fra helikopter døgnet rundt, som vil kunne forstyrre søvnkvalitet, dermed forhindre at barn få tilstrekkelig restitusjon, og redusere læring.

Barnehelserapporten sier at støykilder som lufthavn må unngås å legges tett opp til eksisterende bebyggelse:

*«Forebygging og tiltak*

*God og helhetlig arealplanlegging er nødvendig for å unngå å sette opp bygg med støyfølsomt bruksmål i støyutsatte områder, samt unngå at støykilder (vei, lufthavn, jernbane osv.) anlegges for tett opp til eksisterende bebyggelse.*

*Retningslinje for støy i arealplanlegging (T-1442:2012) er et av de beste virkemidlene for å forebygge negative virkninger av støy. Retningslinjen angir anbefalte utendørs støygrenser ved planlegging av ny støyende virksomhet og ved bygging av nye boliger, skoler og barnehager og andre bygninger med støyfølsomme bruksformål. Dette er spesielt viktig i pressområder med stor befolkningsvekst.»*

Oppegård er en av Akershus mest tettbygde områder og en kommune i vekst. Oslo kommune har vedtatt en stor ny «bydel» på Gjersrud/Stensrud med reguleringsplan på ca. 40 000 innbyggere. Etablering av helikopterplass er uforenlig med befolkningsveksten som er forventet til området.

I følge Folkehelseinstituttet og WHO er føre-var-prinsippet grunnholdningen når det foreligger forskning som indikerer helsefare. Barnehelserapporten sier:

*«Folkehelseinstituttets holdning at det er grunn til å anvende et føre-var prinsipp når det gjelder mulige negative virkninger av flystøy på barns læring ved de nivåer man har i gul støysone».*

Med usikkerheten for støyberegninger av nye helikoptrene og hvor den faktiske gule sonen foreligger, bør Luftverket anvende et føre-var-prinsipp og ikke etablere helikopterplass på Taraldrud.

I høringsbrev fra Luftfartstilsynet datert 14.09.17 står det:

«Ifølge luftfartsloven § 7-6 skal konsesjon bare gis når det er forenlig med allmenne hensyn og uttalelse fra vedkommende kommunale og andre myndigheter skal innhentes før konsesjon eventuelt innvilges. Vilkåret «forenlig med allmenne hensyn» er nærmere presisert i forskrift 11. januar 2007 nr. 40 om konsesjon for landingsplasser (BSL E 1-1 – heretter konsesjonsforskriften) § 1 bokstav b, som lyder:

*Formålet med forskriften er: b) Å sikre en samfunnstjenlig luftfart og en hensiktsmessig disponering av arealer, og at vurderingen av konsesjonssøknader skjer ut fra hensynet til miljø, helse, flysikkerhet, næringsinteresser, reguleringsplan, kulturlandskap, samt hensynet til regional utvikling og bosetting.»*

Vi kan ikke se at planene for helikopterplass på Taraldrud er forenlig med allmenne hensyn. Når det er tydelig at hensynet til miljø, bosetting, regional utvikling og helse ikke ivaretas. Rapportene fra FHI og WHO viser til at barns helse og mulighet for læring reduseres ved støyforurensning fra fly. Det er til allmenn interesse at befolkningens helsemessige og kognitive behov ivaretas.

Med de usikre støyberegningene og mangelfulle beregninger for de faktiske helikoptrene, stilles det spørsmål om støybelastningen vil overholde støygrensene som er fastsatt i reguleringsplanen.

Ved etablering av helikopterplass på Taraldrud vil tap av nærmiljøet og marka ikke ivareta allmenne hensyn. Oldtidsveien går gjennom Grønliåsen som er et nasjonalt kulturminne. Barnehelserapporten sier:

*«Det er også viktig å ivareta grønne områder for å gi mulighet til restitusjon i nærmiljøet».*

Barnehagene og skolene mister mulighetene de har til å benytte marka, som de gjør i dag, som en del av det pedagogiske opplegget og en del av undervisningen. Tårnåsen skole har uteskole en dag i uken og barnehagene har ukentlige turer i marka. Justisdepartementet sier at det er forventet så stor støybelastning i marka, at det reduserer muligheter for bruk. Hvordan vil den reelle støyen blir med de nye maskinparken som er innkjøpt er uklart. Da det ikke er utført støyberegninger for de helikoptre som faktisk skal benyttes på Taraldrud. Konsekvensutredningen må derfor sees som mangelfull.

Et annet moment, som taler mot at etableringen er forenlig med allmenn interesse, er de miljø- og helsemessige påvirkninger som er forbundet med forurensning fra helikopter. FHI sin rapport om

Flystøy, luftforurensning og helse rundt Oslo Lufthavn

([https://www.fhi.no/globalassets/dokumenterfiler/rapporter/luft-og-stoy/flystoy-og-luftforurensning-ved-flyplasser.-mulige-helsekonsekvenser-ved-oslo-lufthavn\\_2017.pdf](https://www.fhi.no/globalassets/dokumenterfiler/rapporter/luft-og-stoy/flystoy-og-luftforurensning-ved-flyplasser.-mulige-helsekonsekvenser-ved-oslo-lufthavn_2017.pdf)) konkluderer med at det trengs mer forskning rundt hva slags helseskader svevestøvparkler kan føre til.

Oppsummert:

Ett føre-var-prinsipp er til allmenn interesse, før en etablering av en helikopterplass i umiddelbar nærhet til boliger, barnehager og skoler. Den mengde forurensning som en helikopterplass har, og de negative effektene støy har på læring og helse, tilsier at en helikopterplassen ikke bør etableres på Taraldrud.

Med vennlig hilsen

Vibeke Marshall-Arnesen

Monica Marshall-Arnesen