

Høring - søknad om konsesjon for å anlegge, drive og inneha Oslo helikopterplass, Taraldrud

ref: 17/14138

Dato: 8.11.2017

Forfatter: Robert Engels og Kirsten Myrebøe, Meklenborglia 15, 1273 OSLO

Vi viser til konsesjonssøknad fra Politidirektoratet 21. august 2017, og høringsbrev fra Luftfartstilsynet datert 14. september 2017.

Vi vil her gi vår høringsinnspill til søknaden og konsesjonsvilkårene:

1. Vi mener at allmenne hensyn tilsier at Taraldrud ikke er egnet som helikopterplass

Planlagt helikopterplass på Taraldrud gård ligger ca. 700 meter syd for boligområdene på Bjørndal, samt tilsvarende avstand til Oslo kommunes vedtatte store boligutbygningsområder på Gjersrud/Stensrud.

På Bjørndal ligger det mange boliger, barnehager og skoler som vil bli sterkt berørt av aktiviteten på og ved helikopterplassen. Vi er ca 8000 mennesker som bor på Bjørndal, nye boliger bygges fortsatt og en hel ny nabolag er planlagt under/ved traséene som foreslåss.

Geografisk ligger ca 40% av boligene på Bjørndal på vestsiden av selve bjørndaltoppen, og helikoptertraséen er planlagt rett over dalen mellom Grønliåsen og Bjørndal. Det er derfor vidunderlig at gullsonen stopper akkurat på kommunegrensen Oslo/Oppegård og streifer hagegjerdene til bebyggelsen på Bjørndal. Det settes store spørsmålstegn ved både denne tilfeldigheten og faktum at beregningene er blitt foretatt FØR endelig helikoptertype ble bestemt. 90% av flytrafikken er planlagt nordover, og Nord A går nesten rett over bebyggelsen.

Siden helikoptertypen og dens støyprofil nå er kjent ønsker vi at beregningene for helikopterstøy bli gjennomført av en uavhengig institusjon og med oppdaterte kart (!) iflg T1442/12 (som for Oppegård) og T1442/16 (nye, svakere, nasjonale rettningslinjer).

2. Miljøoppfølgingsplanen

Fra miljøoppfølgingsplanen følger bla disse mål:

«Flytraséer..... Trasé over Grønliåsen skal ikke benyttes mer enn nødvendig.» og krav til oppfølging er «Bruker følger opp i driftsfasen.»

Det er ikke gitt konkrete og målbare krav knyttet til miljøoppfølgingsplanen. Dette burde være det absolutte minimum for at Oslo kommune og beboere kunne følge opp/med på planen. En konsesjon på 10 år uten slike tydelige og målbare krav virker svært uprofesjonell, og en kortere tidsperiode med evaluering virker på sin plass.

3. Følgene for bomiljøet og oppsummert støynivå

Det følger av planene at utendørsstøy kan komme opp til 80dBa, innendørs 55 dBa fra helikopterene alene. Dette innebærer at nattesøvn og ro for beboere ved Nord A kommer til å bli forstyrret i mye større grad enn det som det blir gitt inntrykk av.

Bomiljøet på Bjørndal er viktig, ikke bare for beboerne selv, men også for Oslo kommune som helhet. Området har svært mange innvandrere og et fint heterogen miljø på tvers av kultur, avkomst og religion. Takk være ressurssterke naboer har og er Bjørndal et flott og fint sted å bo. Integrasjon (som regjeringen er (riktignok) så opptatt av) står og faller med et slikt heterogen miljø. **Det som vi frykter er at helikopterstøy, i kombinasjon med støy fra beredskapsøvelser (skyting, granater) og veistøy blir meget forstyrrende.** tilsammen gjør at flere og flere familier flytter fra Bjørndal og man i praksis tilrettelegger for ensartede miljøer som ikke viser de samme egenskaper som trenges til å beholde et bra og fungerende samfunn.

En minimal flyhøyde for overflyving av Bjørndal ved start og landing i alle andre tilfeller en direkte beredskapsoppdrag (liv og helse på spill) burde derfor legges til grunn i en konsesjon. Denne høyden burde bestemmes slik at beregningene tar hensyn til summen av støyen og at støyplagene blir vesentlig lavere enn forslaget som har blitt lagt frem.

Vi ønsker derfor at **det legges vekt på sumstøynivå** og at en beregning av helhetsbilde med oppdaterte kart, oppdaterte skytemønstre, veistøy og oppdatert informasjon om helikopterstøy legges til grunn for en evt konsesjon som inkluderer en **minimum flyhøyde** og som tar hensyn til allmenne hensyn til **forskrift 11. januar 2007 nr. 40 om konsesjon for landingsplasser § 1 bokstav b.**

4. Sammenfattet

Beliggenheten på Taraldrud har lenge vært begrunnet med beredskapshensyn. Dette burde bety at aktiviteten på Taraldrud derfor begrenses slik at all annen aktivitet som strider mot allmenne hensyn, legges til andre egnede steder.

Følgende elementer må innarbeides i konsesjonsvilkårene

- Bestemmelse som **begrenser** hvor mye støy helikoptre (helikoptertype/støyangivelser) som kan benytte plassen kan avgi
- Bestemmelse om **maksimal helikopterstørrelse**, eventuelt hvilke helikoptertyper som kan benytte plassen
- Bestemmelse om at **vedlikehold, test og treningsaktivitet** med helikopter ikke tillates
- Bestemmelse om hva som er **minste høyde over bebyggelsen ved inn og utflyging**
- Bestemmelse om at **maksimalt 10 %** av flybevegelsene kan skje i nordlig flytrasé

Vi vil på denne bakgrunn konkludere med at konsesjon ikke vil være forenlig med allmenne hensyn jfr. forskrift 11. januar 2007 nr. 40 om konsesjon for landingsplasser § 1 bokstav b.

Oslo, 08.11.2017
Robert Engels
Kirsten Myrebøe