

Høringsinnspill - Søknad om konsesjon for å anlegge, drive og inneha Oslo helikopterplass, Taraldrud.

1. Undervurdert støy fra helikoptre i utarbeidelse av støykartene. Støykartet bør oppdateres med støy fra helikoptertype AW169

Støykart presentert i vedlegg 6 til søknad – støyberegning (datert 2017-02-13) viser resultater fra beregninger utført med en helikoptertype som støyer mindre enn hva som er planlagt brukt. I beregningene er det antatt at politihelikoptre skulle støye 2 – 3 dBA mer enn de gamle EC135. I media er det kommet fram at AW169 støyer ca. 5 dBA mer enn de gamle. En økning på 2–3 dBA tilsvarer rent fysisk 50–100 % mer støy. (<https://www.oblad.no/debatt/taraldrud/politiets-beredskapssenter/departementets-tvilsomme-brosjyre/o/5-68-337007>).

2. Støy fra flere kilder. Jeg ber dere om å ta hensyn til sumstøy fra flere kilder.

Konsekvensutredning av støy mangler en helhetsvurdering av støy fra både helikoptertrafikk og skyte- og øvingsaktiviteter. Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen T-1442/2016, avsnitt 3.2.3 Støy fra flere kilder, anbefaler en stramming av grenseverdien inntil 3 dB.

Etablering av støyende virksomhet. «For å sikre at den samlede støybelastning fra flere virksomheter i et område ikke overskrider anbefalt støynivå for eksisterende bebyggelse med støyfølsomt bruksformål, kan kommunen benytte områderegulering for å regulere støyen. Kommunen bør vurdere områderegulering dersom det planlegges:

- flere støyende virksomheter i samme område,
- en støyende virksomhet i et område med en eller flere eksisterende støyende virksomheter»

3. Lavfrekventstøy fra helikoptre. Jeg ber dere om å ta hensyn til konsekvenser av lavfrekventstøy fra helikoptre.

Konsekvensutredning helikopterstøy (vedlegg 6 til søknad) mangler vurderinger om lavfrekventstøy. Etter å ha lest høringsuttalelse fra Norsk forening mot støy (datert 2017-06-22) har jeg undersøkt problematikken rundt helikopterstøy i Flesland.

<http://www3.bergen.kommune.no/bksak/default.asp?c=73796&d=&day=300&u=BEBY&y=2015-11-25>
http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK_filer/bksak/0/VEDLEGG/2015007105-5423514.pdf

Jeg fant ut at det har vært mange klager fra helikopterstøy **selv om det ikke brytes noen av dagens støykrav iht. norsk lov**. Det er heller ikke brudd på støykrav ift. lufthavnens konsesjonskrav. Stort sett var det mye lavfrekventstøy og vibrasjoner fra helikopter S-92 og flere klager kom fra område i Fjell og Sund kommune. Jeg er klar at helikopteret S-92 er tyngre enn AW169 som skal brukes på Taraldrud, men Fjell og Sund ligger lenger unna flyplassen sammenlignet med situasjonen i Taraldrud og bebyggelse på Tårnåsen, Bjørndal (trase Nord_A) og Sofiemyr (trase Sør_B).

«Støyplagen gjelder spesielt helikoptertypen S-92, men også støy fra andre helikoptertyper er belastende» (utdrag fra «Konkretisering av tiltak mot helikopterstøy», datert 04.03.2015).

Lavfrekventstøy og vibrasjoner er ikke nevnt i KU for helikopterstøy og som jeg forstår fra litteraturen er disse en generell kjennetegn for alle eller flere helikopter (<http://www.noisequest.psu.edu/sourcesofnoise-helicopternoise.html> og https://www.faa.gov/regulations_policies/policy_guidance/envir_policy/media/04Nov-30-RTC.pdf). Det er i litteraturen også nevnt at helikopterstøy har en impuls karakter. Impuls karakter vanligvis øker plagegrad i, for eksempel, industristøy.

I «Konkretisering av tiltak mot helikopterstøy», datert 04.03.2015, er det nevnt flere støyreducerende tiltak (strategiske tiltak, trafikktiltak og infrastrukturtiltak). Flere av disse tiltakene var gjennomført da brevet ble skrevet, noen var i ferd med å bli implementert. Tiltakene inkluderer bl. a. implementering av et nytt trasèovervåkingsverktøy, vesentlige endringer på innflyvingstraseene (vesentlig mer av traséen går over sjø istedenfor bebyggelse), tidsrestriksjoner, jobbe med å øke flygehøyde til 2000 fot for all helikoptertrafikk over bebyggelse, endret motorkjøringpunkter, etablere støyvoller, utarbeidet støyreducerende tiltak på 40 nabohus og kjøpt ut totalt 34 dekar.

Jeg lurer på om helikoptertrafikk ved det planlagte beredskapssenteret kan forårsake lavfrekventstøy og vibrasjoner i bebyggelse med støyfølsomt bruksformål. Hvorfor er lavfrekventstøy ikke omtalt i konsekvensutredning?

- 4. Flyhøyder. Jeg ber dere om å regulere/fastsette minste flyhøyder til (spred)traseene over tettbebyggelse slik at det ikke blir unødvendig fare for personer eller eiendom på bakken. Spesielt tatt hensyn at det finnes flere trase-alternativer.**

Det henvises til Forskrift om lufttrafikkregler (BSL F 1-1),

§ 2-7. Minstehøyder.

«Med mindre det er påkrevd for avgang eller landing, eller det foreligger særskilt tillatelse fra Luftfartstilsynet, skal luftfartøy ikke flys over tettbebyggelse eller folkeansamling i friluft i mindre høyde enn at luftfartøyet kan lande uten unødig fare for person eller eiendom på bakken eller vannet».

§ 3-5. Minstehøyder

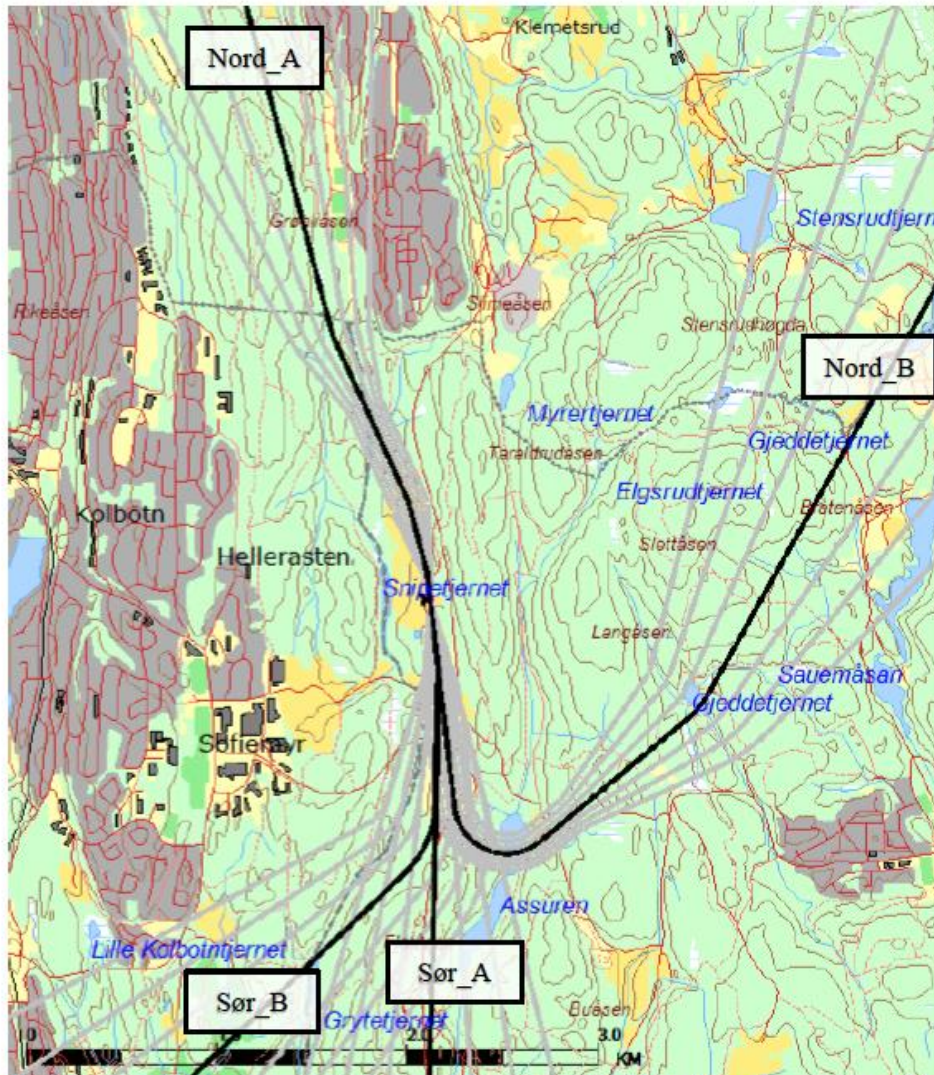
(1) Luftfartøy under VFR-flyging skal ikke flyges lavere enn 300 m over den høyeste hindring innen en radius av 600 m fra luftfartøyet over tettbebyggelse eller folkeansamling i friluft eller lavere enn 150 m over bakken eller vannet andre steder.

I vedlegg 6 til søknad er det bare vist traseene i plan. Den eneste henvisning til trasehøyder på dette dokumentet er presentert i kapittel 6.1.1 Plassering av landingsplass og flygetraséer, gjengitt nedenfor:

«Det er lagt til grunn et inn- og utflygingsmønster som vist i figur 6-2. Traséene, og trafikkfordelingen på disse tar hensyn til lokal værstatistikk. 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. En stor andel av trafikken mot nord er derfor lagt over ubebodde områder øst for Taraldrud. Traséen for denne trafikken bruker derfor den sørlige sektoren lokalt ved plassen, før den dreier nordover når den har sikker høyde over terreng og andre hindringer. Også for trafikk via den nordlige sektoren er det lagt inn en liten justering av traséen sammenlignet med en rettlinjert utflyging. Dette er for å unngå flyging over bebyggelse i Bjørndalen-området».

«Som vist med grå linjer i figur 6-2 er det lagt inn et sett med spredetraséer omkring hver hovedtrasé. Trafikken er fordelt mellom disse etter et mønstre som skal fange opp normal variasjon under praktisk flyging, når målsettingen er å begrense flyging over bebodde områder. Traséer, korridorer, trafikkfordeling og spredning er utformet i dialog med politiets helikoptertjeneste».

Hva betyr at man i størst mulig grad unngår inn- og utflyging i lav høyde over bebodde områder? Spredtraséer Nord_A og Sør_B går over tettbebyggelse. Det ser ut at man forventer flyging over tettbebyggelse. Hva er flyhøyden her? Kan luftfartøyet i en nødsituasjon lande uten unødig fare for person eller eiendom på bakken?



Figur 6-2. Inn- og utflygingstraséer til landingsplass på Taraldrud med lateral spredning. M 1:35 000.