

Bjørndal på nett  
v/redaksjonsmedlem Sven Brun  
Johnny Svorkmos vei 248  
0983 Oslo  
[konsulent@svenbrun.priv.no](mailto:konsulent@svenbrun.priv.no)  
[redaksjonen@bjorndal.no](mailto:redaksjonen@bjorndal.no)  
Mobil: 934 18 798



Oslo, 10.07.2018

Samferdselsdepartementet ([postmottak@sd.dep.no](mailto:postmottak@sd.dep.no))  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Kopi:

Bjørndal boligsammenslutning ([bbs@bjorndal.no](mailto:bbs@bjorndal.no))  
Norsk forening mot støy ([ulf@stoyforeningen.no](mailto:ulf@stoyforeningen.no))  
Stopp støyen! ([stoppstoyen@gmail.com](mailto:stoppstoyen@gmail.com))

## Vedrørende konsesjon for Taraldrud helikopterplass

Jeg viser til telefonsamtale med Tømm Øvre 05.07.2018 og til brev fra Luftfartstilsynet til Samferdselsdepartementet datert 27.04.2018 angående konsesjon for Taraldrud helikopterplass, beredskapssenteret.

Som jeg sa over telefonen er det særlig to ting som jeg reagerer på angående søknad om konsesjon for helikopterplass ved beredskapssenteret, slik den foreligger nå.

- I. Forholdet til den statlige reguleringsplanen og hvordan fastsetting av flytraséene skal foregå
- II. Mangler/svakheter i konsekvensutredningen, særlig med hensyn til kartlegging av konsekvenser av støy

Konkret vil jeg be om at Samferdselsdepartementet vurderer og besvarer følgende tema

- 1) Er Samferdselsdepartementet enig i min vurdering om at foreliggende **forslag til konsesjon strider mot bestemmelsene i den statlige reguleringsplanen** for beredskapssenteret?
- 2) Hvordan vil Samferdselsdepartementet kunne sikre at det blir fastlagt inn- og utflygingstraséer som ikke kommer i konflikt med for eksempel grenseverdier for innendørs støy og folkehelseloven, dersom konsesjon gis før traséer er bestemt og før det er gjort en grundigere støykartlegging av de valgte traséer?
- 3) Hvordan vurderer Samferdselsdepartementet den **manglende konsekvensutredning for Oslo-marka i henhold til Tabell 2 i retningslinje T-1442** og anbefalingene definert i veilederen M-128 om hensyn til Markaloven og automatisk områdekategori grønn sone (stille områder). Har dere vært i kontakt med Klima- og miljødepartementet (KLD) med hensyn på om dette er et **brudd på utredningsplikten**?
- 4) Vil Taraldrud helikopterplass kunne medføre **konsekvenser for vedtatt Gjersrud-Stensrud-utbygging** i Oslo (omfang, utforming eller byggeteknisk)? Jfr. «**hensynet til regional utvikling og bosetting**» i forskrift om konsesjon. Hvorfor er støysituasjonen til disse potensielt 25.000 nye beboere utelatt i konsekvensutredninger?
- 5) Har Samferdselsdepartementet gjort noen vurdering av konsekvenser for at **konsekvensutredningen ikke har fulgt anbefalingene i veileder til retningslinje** for behandling av støy i arealplanlegging, **M-128/2014**? Har konsekvensutredningen i tilstrekkelig grad fulgt **krav og råd i forurensningsforskrift, folkehelselov og andre bestemmelser**? Er det gjort en tilstrekkelig utredning og vurdering av fordelene opp mot ulempene ved å etablere en helikopterlandingsplass i ett av Norges tettest befolkede områder?

Jeg har utdypet spørsmålene i egne kapitler under.

Jeg viser for øvrig til [min høringsuttalelse datert 10.11.2017](#)<sup>1</sup> angående flere punkter jeg mener er feil eller svakheter i konsesjonssøknaden, se vedlegg 1.

## I. Statlig reguleringsplan for politiets nasjonale beredskapssenter

I [reguleringsbestemmelsene](#)<sup>2</sup> for politiets nasjonale beredskapssenter, vedtatt 18.08.2017 av Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD), er det bestemt (mine uthevelser)

Helikoptre skal følge de **inn- og utflygingstraseene som følger av konsesjon etter Luftfartsloven**. Traseene skal benyttes slik at de gir minst mulig ulempe for omgivelsene.

I [planvedtaket fra KMD](#)<sup>3</sup> datert 18.08.2017 står det videre

**Inn- og utflygingstraseer 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.**

I den statlige reguleringsplanen går det, etter min mening, klart fram at **traséene skal fastsettes i forbindelse med konsesjonsbehandlingen**. Jeg tolker teksten slik at traséene senere kan **justeres i forbindelse med «støyoppfølgingsplanen»** (dvs. **miljøoppfølgingsprogrammet**) etter hvert som det høstes erfaring fra de opprinnelig fastlagte traséene.

Teksten i utkast til konsesjonsvilkår lyder imidlertid

Konsesjonshaver har ansvaret for at det **utarbeides inn- og utflygingstraseer som ledd i miljøoppfølgingsprogrammet** i medhold av Kommunal- og moderniseringsdepartementets planvedtak 18. august 2017 og den tilhørende miljøoppfølgingsplanen.

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. Dette må synliggjøres i nye støykart og konsekvensutredninger.

Jeg mener det er svært viktig at rammene for inn- og utflygingstraséene blir fastlagt allerede i konsesjonsbehandlingen, bl.a. for at konsekvensene for støypåvirkningen i størst mulig grad skal være kartlagt og konsekvensene vurdert før det gis konsesjon. Jeg viser også til høringsuttalelsene fra Oslo, Ski og Oppegård kommune, som alle peker på viktigheten av å fastlegge helikoptertraséer, og har stilt som et krav/forutsetning at dette skal skje i forbindelse med konsesjonsbehandlingen.

Teksten i den statlige reguleringsplanen er endelig og kan ikke endres/ankes. Dersom konsesjon for Taraldrud helikopterplass bryter bestemmelsene i statlig reguleringsplan, vil dette kunne være gjenstand for klage til Sivilombudsmannen eller andre instanser.

## II. Svakheter i konsekvensutredningen - kartlegging av støy

Når det gjelder konsekvenser av helikopterstøy, så støtter søknaden seg til en [konsekvensutredning fra Sintef](#) datert 13.02.2017<sup>4</sup>. Denne rapporten er utarbeidet *før* den statlige reguleringsplanen innførte

<sup>1</sup> <https://www.bjorndal.no/download/beredskapssenteret/beredskapssenter-helikopter/20171110-Merknad-Helikopterkonsesjon.pdf>

<sup>2</sup> <https://www.regjeringen.no/contentassets/db62028351b146da87c286496ceb1b7c/reguleringsbestemmelser.pdf>

<sup>3</sup> [https://www.regjeringen.no/contentassets/db62028351b146da87c286496ceb1b7c/vedtak\\_politiets\\_nasjonale\\_beredskapssenter.pdf](https://www.regjeringen.no/contentassets/db62028351b146da87c286496ceb1b7c/vedtak_politiets_nasjonale_beredskapssenter.pdf)

<sup>4</sup> <http://nettsteder.regjeringen.no/beredskapssenter/files/2017/08/Vedlegg-10-Helikopterst%C3%B8y-Politiets-nasjonale-beredskapssenter.pdf>

krav til helikopterplassen og traséene. Den er også utarbeidet før det ble vedtatt at politihelikoptrene blir av typen Leonardo AW169, som er mer støyende enn de andre helikoptertypene som ble vurdert.

### a) Opplysninger gitt på informasjonsmøter – støy på 80 dB ved boliger

På informasjonsmøter i forbindelse med reguleringsplanen ble det opplyst at helikopterstøyen ville kunne nå maksimalverdier på 80 dB når helikopter flyr over bebyggelse på Bjørndal. Dette er så høyt at vi fikk opplyst at deler av befolkningen må regne med regelmessig å bli vekket om natten.

Det er delvis på bakgrunn av dette at planvedtaket for beredskapssenteret har fastsatt at **traséen over Grønliåsen (trasé nord A - nordvest) ikke skal benyttes mer enn nødvendig**.

### b) Valg av helikoptertype for Politiet

Etter at rapporten ble utarbeidet er det bestemt hvilken helikoptertype som Politiet skal benytte. Den valgte helikoptertypen, Leonardo AW169, støyer ifølge de europeiske luftfartsmyndighetene (Easa), særlig mye ved overflyvning (89,3 dB). Den tapende leverandøren i konkurransen, H145, støyer bare 84,7 dB ved overflyvning (kilde [tu.no](https://www.tu.no)).<sup>5</sup> En forskjell på 4,6 dB er dessverre en vesentlig forskjell og vil få store konsekvenser for naboene av denne type helikopterplass.

Valget av helikoptertype kom overraskende på mange, bl.a. på grunn av forskjellene i støynivå. Det er siden kommet fram at [vurdering av støy bare skal ha blitt vektet med 0,0845 prosent i vurderingen](#).<sup>6</sup> Det viser dessverre i hvor liten grad Justis- og beredskapsdepartementet har tatt hensyn til framtidige støykonflikter i sine valg.

En annen grunn til at valget av AW169 kom overraskende på mange, er at [Etikkrådet 08.12.2016 rådet Statens pensjonsfond utlandet \(SPU\) å utelukke Leonardo](#)<sup>7</sup> på grunn av flere alvorlige korrupsjons-saker i fire land mellom 2009 og 2014. Etikkrådet brukte betegnelsen «uakseptabel risiko for at selskapene medvirker til eller selv er ansvarlig for grov korrupsjon». Tidligere styreleder og CEO er dømt til fengselsstraff for grov korrupsjon, og én kontrakt i Panama ble i 2015 annullert på grunn av korrupsjonsanklager.

En del har begynt å stille spørsmålstegn ved hvordan utredninger og beslutninger gjøres i Justis- og beredskapsdepartementet. [Tidligere departementsråd Tor Saglie har jo også kalt beredskapssenteret for en symbolsak og satt spørsmålstegn ved flere beslutninger gjort i sitt eget departement](#).<sup>8</sup>

Departementsråd Tor Saglie ledet arbeidet med å gjennomføre beredskapstiltakene som ble foreslått av Gjørv-kommisjonen etter 22. juli-terroren.

### c) Justering av trasévalg basert på reguleringsplan - konsekvenser

Når det er gjort begrensninger i valg av traséer i forhold til konsekvensutredningen fra Sintef, er det naturlig å tenke seg at trasé mot Stensrud vil bli desto mer benyttet (**trasé nord B, nordøst**).

I konsekvensutredningen spesifiseres det på side 20

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.

<sup>5</sup> <https://www.tu.no/artikler/politiet-kjopte-det-helikopteret-som-stoyer-desidert-mest/400152>

<sup>6</sup> <https://www.dagsavisen.no/innenriks/politiet-kjopte-de-mest-stoyende-helikoptrene-1.1011639>

<sup>7</sup> <https://www.bjorndal.no/download/beredskapssenteret/beredskapssenter - bakgrunnsinfo/20161208-Etikkradet-Leonardo-tilradning-NO-2016.pdf>

<sup>8</sup> <https://www.dagensperspektiv.no/leder/2017/saglie-lukker-munnen>

Det er ikke berørt i konsekvensutredningen at **der hovedtraséen er planlagt, er det samme området som Oslo kommune har vedtatt utbygd med 10.000 nye boliger som skal huse 25.000 personer (Gjersrud-Stensrud).**

Dette forholdet burde vært utredet før konsesjon blir vedtatt? Jfr. vilkåret «forenlig med allmenne hensyn» presisert i [luftfartsloven § 7-6](#)<sup>9</sup> og «hensynet til regional utvikling og bosetting» presisert i [forskrift om konsesjon for landingsplasser \(BSL E 1-1\)](#)<sup>10</sup>.

Jeg kan ikke se at det foreligger noe **restriksjonskart for helikopterplassen** utarbeidet av Avinor Flysikring AS. Det ble i konsesjonssøknaden sagt at dette vil bli ettersendt. Jeg vet ikke om søknaden kan ansees som fullstendig før dette restriksjonskartet foreligger og er gjort offentlig tilgjengelig.

Det er også viktig at de forholdene som [Statnetts høringsuttalelse datert 31.10.2017](#)<sup>11</sup> beskriver, blir vurdert i forbindelse med fastlegging av trasévalg. Det går en 420 kV-ledning over det regulerte området for beredskapssenteret, og Statnett har varslet at de ikke må bli hindret i å gjøre detalj-inspeksjoner av ledningen langs E6. Denne inspeksjonen vil kunne foregå både med helikopter og dronevirksomhet, både bemannet og automatiske droner.

Sted for vedlikehold av helikopter i regi av leverandøren, Leonardo, vil antagelig ikke skje på Taraldrud. Øving med helikopter vil, i henhold til statlig reguleringsplan, heller ikke skje på Taraldrud. Særlig de første årene vil det være et stort behov for ekstern trening for å bli kjent med den nye helikoptertypen.

Når slike aktiviteter ikke kan skje på Taraldrud, vil dette antagelig også få konsekvenser for hvilke traséer som helikopteret vil ønske å bruke for å få utført sine oppgaver.

Det må også gjøres vurderinger av hva slags behov helikopterpiloten har med hensyn til vind og værforhold.

Den varianten av helikoptertype AW169 som er bestilt, har, etter hva Teknisk ukeblad skriver, [ikke allværsegenskaper eller full isingsbeskyttelse](#). Det er mulig det vil få betydning for valgt trasé ved spesielle værforhold.

Essensen i det hele er at det ikke kan gjøres en god nok støykartlegging før helikoptertraséer er fastlagt og det er utarbeidet en ny konsekvensutredning for støy basert på disse.

Dessverre er særlig forholdene i Oslo mangelfullt behandlet i konsekvensutredningene. For eksempel i figur 2-3, 2-4 og 7-1 i konsekvensutredningen for helikopterstøy viser kartene kun områder i Oppegård og Ski kommune, selv om Oslo kommune sannsynligvis vil bli mest påvirket av helikopterstøy.

#### **d) Manglende involvering av beboere i Oslo – ROS-analyse**

Konsesjonssøknaden inkluderer [Vedlegg 14-1 Risiko- og sårbarhetsanalyse](#)<sup>12</sup> fra den statlige reguleringsplanen.

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), Statnett, Hafslund nett, Ruter eller Statens vegvesen.

Det deltok 8 representanter fra Ski kommune, 6 fra Oppegård kommune, men altså ingen fra Oslo kommune. Heller ikke barn og unge fra Oslo har fått delta i reguleringsplanen for Taraldrud. Dette mener jeg er en **klar mangel i forhold til utredningsplikten**.

<sup>9</sup> <https://lovdata.no/NL/lov/1993-06-11-101/§7-6>

<sup>10</sup> <https://lovdata.no/SF/forskrift/2007-01-11-40/§1>

<sup>11</sup> <https://www.taraldrud.info/download/2017-10-31-statnett-pdf/#>

<sup>12</sup> <http://nettsteder.regjeringen.no/beredskapssenter/files/2017/08/Vedlegg-14-1-ROS-analyse-Politiets-Nasjonale-Beredskapssenter.pdf>

En konsesjon om helikopterplass er rettslig sett uavhengig av reguleringsplanen for beredskapssenter. Det er derfor viktig at Samferdselsdepartementet gjør en uavhengig vurdering av søknaden for konsesjon med de vedlegg som er valgt ut.

Jeg mener det er stor risiko for at ROS-analysen er for mangelfull med hensyn til forhold som gjelder Oslo kommune. Oslo er sannsynligvis det nærområdet som helikopterplassen vil påvirke mest med hensyn til støy, ikke minst av hensyn til Gjersrud-Stensrud der hovedtraséen for helikoptertrafikk er planlagt og der det er vedtatt utbygging for 25.000 nye innbyggere i Oslo.

### e) Manglende utredning av Oslo-marka i henhold til T-1442 tabell 2

En god del høringsuttalelsene angående helikopterkonsesjonen kommer fra organisasjoner som representerer friluftsansjoner og vern av naturen.

<https://www.bjorndal.no/utvikling/beredskapssenter-taraldrud/helikopterplass-taraldrud/>

<https://www.taraldrud.info/informasjionssider/taraldrud-helikopterplass/horingsuttalelser-oslo-helikopterplass-taraldrud/>

De peker delvis på at de ikke er blant de som har fått saken til høring, og delvis på at konsekvensene for Oslo-marka vil bli store og er for dårlig utredet.

Veileder M-128 slår på side 26 fast

*Områder som automatisk bør inngå i grønn sone*

En del typer områder bør automatisk ivaretas av anbefalte grenseverdier for rekreasjonsområder og stille områder dersom de pr i dag har støynivåer under anbefalte grenser. Dette gjelder naturvern-områder, INON-områder områder som gjennom arealplan er definert som friluftsområder eller friområder,

Det vil si at "ordinære" grønne områder, for eksempel vanlige LNF-områder, ikke automatisk bør inngå i grønn sone, men de kan avsettes som grønn sone gjennom planbehandling dersom kartlegging av verdiene viser at de har stor betydning for rekreasjon og friluftsliv.

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

Det er ingen tvil om at Marka-området i Oslo er definert som «Stille områder, nærfriluftsområder og bymark utenfor by/tettsted» og derfor skal utredes i henhold til støygrenser definert i tabell 2 i T-1442.

I konsekvensutredningen for helikopterstøy er det på side 31, figur 7-6, laget et støykart som viser støykote  $L_{den} = 40$  dB i henhold til tabell 2. Dette kartet viser imidlertid ikke utstrekningen av 40 dB. **Støykartet for naturområder viser bare at støysonen for  $L_{den} = 40$  dB strekker seg langt inn over Marka-områdene i Oslo.** Det er svært beklagelig at også dette støykartet indikerer at «konsekvensene for Oslo blir definert som uinteressant».

I forbindelse med den statlige reguleringsplanen for beredskapssenteret ble det laget en [konsekvensutredning for Friluftsliv](#)<sup>13</sup> (vedlegg 2) utarbeidet av Asplan Viak AS. Denne burde ha fulgt med konsesjonssøknaden. På side 42 er det laget en skisse/eksempel som viser hvordan støyen vil påvirke store deler av Oslo-marka (Østmarka), helt mot Losby. Hvordan støyen vil bli, kan ikke fastsettes før det er utarbeidet regler for helikoptertraséer.

<sup>13</sup> <http://nettsteder.regjeringen.no/beredskapssenter/files/2017/08/Vedlegg-2-Friluftsliv-Politiets-nasjonale-beredskapssenter.pdf>

Heller ikke Grønliåsen, på Oslo-siden er utredet. Grønliåsen er også beskyttet av Marka-loven, men bare den delen som tilhører Oppegård kommune er omtalt i konsekvensutredninger.

Jeg mener det er brudd på utredningsplikten når det i konsesjonssøknaden ikke framkommer hvor store Marka-områder som blir berørt. Det må komme fram hva som er **maksimalnivået for støy, vurdert som enkelthendelser** – ikke bare  $L_{5AS}$ , for de valgte helikoptertraséer.

Se også kravene og rådene til kartlegging beskrevet i M-128/2014 (side 30).

For større utmarksområder med stor friluftslivsverdi bør det ved etablering av nye kilder **kartlegges i hvilken grad viktige friluftslivsområder vil bli belastet med "hørbar" støy** fra den nye kilden, for eksempel ved etablering av skytebane, trase for motorisert ferdsel eller **landingsplass for helikopter**. Hva som er hørbar støy, vil være avhengig av bakgrunnsnivået i det aktuelle området.

Enkelthendelser antas å ha større negativ påvirkning i de stille områdene enn andre steder. For mange er en enkelt støyhendelse er nok til å være plagsomt. **Ofte vil det være relevant å beskrive maksimalnivå  $L_{Amax}$ , ved en enkelt støvende hendelse** – et helikopter som lander, en snøskuter som kjører forbi etc., og supplere beskrivelsen med antall forventede slike hendelser.

## f) Kartlegging i henhold til veileder for retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, M-128/2014

Hvordan konsekvensutredning av nye helikopterplasser skal håndteres er bl.a. beskrevet i [veileder for retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging \(T-1442/2016\), M-128/2014](#)<sup>14</sup>.

[M-128/2014](#) slår på side 17 fast

For flyplasser hvor trafikken er så lav at ekvivalentnivåbaserte konturer blir urimelig små, eller hvor svært støvende 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.

I kapittel 7.3 leser vi videre (side 139)

Helikopterlandingsplasser i tettbygd strøk kan medføre støykonflikter, da støy fra landing og avgang samt innflyging i lav høyde over støyfølsom bebyggelse ofte gir høye støynivåer. **Landingsplasser som brukes om natten**, for eksempel knyttet til ambulanseflygning, **gir vanligvis de største konfliktene knyttet til maksimalstøy**.

Videre på side 139:

- 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 støvende aktiviteter
  - **Beregning av ekvivalentnivåer og maksimalnivåer for dag, kveld og nattperioden** i representative driftsdøgn, samt  $L_{den}$ -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 støyisolerings tiltak 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. Kommunen bør videre vurdere behovet for å sette krav til støyreducerende tiltak og støygrenser gjennom reguleringsbestemmelsene. Mange helikopterlandingsplasser kan ha relativt få flybevegelser, og ekvivalent-nivåene 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

<sup>14</sup> <http://www.miljodirektoratet.no/Documents/publikasjoner/M128/M128.pdf>

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 hendelser.**

M-128 side 95

Dersom byggeteknisk forskrift og retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging følges opp som forutsatt, skal det ikke bli etablert ny bebyggelse eller nye anlegg som kan bli omfattet av kravene i forurensningsforskriftens bestemmelser om innendørs støy

Med andre ord skal grenseverdiene i forurensningsforskriften (og NS 8175 og TEK17) være tilfredsstillende dersom forskrift og retningslinje er fulgt.

Et forslag til revidering av M-128 angående støy fra helikopter ble oversendt fra Miljødirektoratet til Klima- og miljødepartementet 13.03.2018. Her vil det komme forslag til normtall for isolering av støy fra helikopter. Dette arbeidet ble igangsatt på grunn av mange klager på støy fra helikopterplasser.

Jeg mener konsekvensutredningen av helikopterplass ikke i tilstrekkelig grad har fulgt Miljødirektoratets [veileder til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, M-128/2014](#)<sup>15</sup> med hensyn til hva en slik utredning bør inneholde. Jeg viser til [mitt høringssvar datert 10.11.2017](#) angående dette tema.

### g) Forhold til forskrift til forurensningsloven og NS 8175

Når soveromsvinduet er åpent regnes det ofte med en demping på 15 dB. Ut i fra dette må altså deler av befolkningen på Bjørndal (og framtidig Gjersrud-Stensrud) måtte regne med et **støynivå på 65 dB på soverommet**. Ved så høye støynivåer er det stor sjanse for at støyen vil medføre at nattesøvnen blir avbrutt.

Jeg legger merke til at **Sintef har avveket fra sin egen standard med hensyn til utformingen av konsekvensutredningen for Taraldrud**. Vanligvis har Sintef, både for nye og endring av gamle helikopterplasser, med et kapittel som heter «Kartlegging i henhold til forskrift til forurensningsloven».

Jeg har bedt Justis- og beredskapsdepartementet om innsyn i flere dokumenter som gjelder støyutredninger, premissgiving fra departementet og kvalitetsutredning av konsekvensutredning helikopterstøy. Jeg har dessverre fått avslag på disse dokumentene, så jeg vet ikke om utelatelse av kapittelet om forurensningsloven skyldes bestillingen/premissene gitt av departementet til Sintef.

[Forurensningsforskriftens kapittel 5](#)<sup>16</sup> omhandler kartlegging og tiltaksgrenser for støy.

Kartleggingsgrensen er satt til døgnequivivalent nivå ( $L_{Aeq,24h}$ ) på 35 dBA innendørs når bare en støytype dominerer. Dersom **flere likeverdige kilder** er til stede, **senkes kartleggingsgrensen** for hver støykilde med 3 dB til **32 dBA**. Ved beredskapssenteret vil det i tillegg til støy fra helikopter være støy fra treningsaktiviteter (skyting, treningsgranater og eksplosjoner). E6 er også en vesentlig faktor for støy. Det er derfor ikke urimelig å sette en kartleggingsgrense for innendørs støy fra helikopter til 32 dBA.

Innendørs grenseverdier for støy er beskrevet bl.a. i NS 8175 som regnes som den viktigste standarden innenfor akustikk og støy i bygninger. Kravene i standarden må innfris for å få godkjenning av bygg som er underlagt TEK17.

NS 8175:2012 inneholder fire lydklasser: A, B, C og D, der A er de beste lydforhold for brukerne.

Grenseverdiene for utendørs støy i NS 8175 er strengere enn gul sone i T-1442 for enkelte bygninger. **For barnehager, skolefritidsordninger og førsteklasse rom er det satt en grenseverdi for målt lydnivå på 32 dB** i oppholdsrom i klasse C (25 dB i klasse A) fra utendørs lyd kilder.

<sup>15</sup> <http://www.miljodirektoratet.no/Documents/publikasjoner/M128/M128.pdf>

<sup>16</sup> <https://lovdata.no/SF/forskrift/2004-06-01-931/§5-1>

Det er svært uheldig dersom konsekvensutredningen for Taraldrud helikopterplass unngår å ta opp de vanskeligste avveiningene ved å legge helikopterplassen så nær større tettbebygde områder, barnehager, skoler, idrettsparker og sykehjem.

## h) Bjørndal idrettspark – barn og unges interesser

Det er overhode ikke gjort noe forsøk på å kartlegge hvilke områder som er regulert til lekeplasser i kommunale reguleringsplaner. I likhet med barnehager er lekeplasser svært viktig for barns oppvekstmiljø.

Heller ikke forholdene ved Meklenborgbanen til Bjørndal idrettsforening (Bjørndal idrettspark) er beskrevet.

Figur 7-6 viser at store deler av idrettsparken vil få støy som overstiger  $L_{den}$  40 dB. Figur 7-7 viser at deler av idrettsanlegget vil få støy  $L_{dag}$  som overstiger 50 dB. Det samme gjelder i enda større grad  $L_{kveld}$  i figur 7-8. Figur 7-2 og 7-4 viser at nederste området av idrettsparken, der akebakkene er plassert, vil kunne innenfor støysonen for  $L_{den}$  52 dB (gul støyson).

Det er ikke nevnt noe sted i konsekvensutredningen at **støynivåene ved deler av Bjørndal idrettspark vil bryte med grenseverdiene** i de statlige retningslinjene, T-1442/2016.

Innvirkning på oppvekstvilkår, nærmiljø, møteplasser og andre forhold for barn og unges oppvekstvilkår må beskrives. Det er svært beklagelig at **barn og unge i Oslo ikke er blitt tatt med i planleggingen og at deres interesser ikke er ivaretatt**, slik [Regjeringen påpeker må skje og Plan- og bygningsloven krever](#).<sup>17</sup>

Konsekvensutredningen må klart vise konsekvenser for nærmiljø og oppvekstmiljø for barn og unge. Den bør inneholde klare forutsetninger og beskrivelser av avbøtende tiltak. Slike avbøtende tiltak bør gjøres bindende i forbindelse med godkjenning av konsesjonen.

Folkehelseloven vil kunne overprøve en konsesjon godkjent av Samferdselsdepartementet dersom konsekvensene av støy for nærmiljø og naboer blir for store.

## i) Støynivå ved boliger i Bjørndal og framtidig bebyggelse på Gjersrud-Stensrud

Naboer fikk opplyst på informasjonsmøter at støyen fra helikopter vil bli 80 dB ved de nærmeste boligene. I M-128/2014, tabell 18 er det satt en anbefalt støygrense på  $L_{5AS}$  80 dB for støynivå utenfor soverom. I konsekvensutredningen kan vi på side 36 lese

Videre ser vi at de mest utsatte **boligområdene i Bjørndalen får utendørs nivå opp til 80 dB**. I dette området vil støyhendelsene ha en typisk varighet på 30-60 sekunder, idet helikopteret passerer for å lande på Taraldrud.

Tilsvarende maksimum støynivå innendørs vil typisk ligge omkring 55 dB.

Konsekvensutredningen sier at maksimum støynivå innendørs vil ligge omkring 55 dB. Med åpent (soveroms)vindu vil nivået imidlertid være 65 dB. I og med at det ikke er planlagt noen støyavbøtende tiltak i forbindelse med etablering av helikopterplassen (eksempelvis støysolierende vinduer og balansert ventilasjon), mener jeg det må regnes med et innendørs støynivå på nattestid på 65 dB.

I forbindelse med konsesjonsbehandlingen må det, etter min mening, derfor gjøres en vurdering av hvor mange boliger som risikerer å få støynivåer fra helikopter som kan medføre søvnforstyrrelser, og om det vil bli nødvendig med restriksjoner på helikopterflyvninger eller lokale støyavbøtende tiltak på bolig. Jeg refererer til side 140 i M-128

<sup>17</sup> <https://www.regjeringen.no/no/tema/plan-bygg-og-eiendom/plan--og-bygningsloven/plan/fagtema-i-planlegging1/barn-og-unges-interesser-i-planleggingen/id418042/>



Det må likevel poengteres at dersom kommunene følger retningslinjen og legger opp til en arealbruk i støysonene som er i tråd med retningslinjens anbefaling, vil likevel en mindre andel av befolkningen innenfor støysonene fortsatt kunne oppfatte støyforholdene som plagsomme. **Kommunene bør derfor også vurdere hvilke ulemper flystøy kan medføre utenfor flystøysonene.**

I forhold til flystøy kan skjerming av uteplass eller fasader være vanskelig. Det vil derfor være mer hensiktsmessig med restriksjoner av helikoptertrafikken enn lokale støyavbøtende tiltak.

Det er etter min mening ikke urimelig å be om et forbud mot at traséene mot Oslo (Nord A og Nord B) brukes i innsovningsfasen mellom kl. 23:00 – 01:00, jmfør [Støyforskriften for Oslo](#)<sup>18</sup>.

Jeg har pratet med kommuneoverlegen i Ski som har sagt at han vil kunne bruke folkehelseloven dersom naboer av helikopterplassen regelmessig vil bli vekket av helikopterstøy. Kommuneoverlegen i Oppegård og bydelsoverlegen i Bydel Søndre Nordstrand har etter det jeg skjønner tilsvarende holdning. Se også eget [notat fra Kommuneoverlege i Oppegård datert 30.05.2017](#).<sup>19</sup>

Kommunene har tidligere uttalt at de ikke vil nøle med å benytte folkehelseloven for å stanse aktivitet som går ut over befolkningens helse. Sjansen for at det vil kunne skje bør også vurderes før det blir gitt konsesjon.

## j) Plagegrad

I hvilken grad en person blir vekket eller for øvrig opplever støy som plagsom, kan ikke kartlegges kun gjennom støymålinger.

Det er gjort undersøkelser som viser at **støy om natten og forutsigbar støy medfører større plagegrad** ("annoyance score"). At det blir en rask forverring i støyforholdene fra tidligere forhold vil også påvirke plagegraden sterkt.

Det er også gjort undersøkelser som viser at dersom det har vært mye negativ omtale i media, så vil dette kunne påvirke plagegraden. Dette kan ha sammenheng med at naboer oppfatter et vedtak som urettferdig og at dette påvirker plagegraden.

Det kom inn 1.000 høringsuttalelser fra naboer av beredskapssenteret og det har vært stor motstand i alle tre berørte kommuner.

Motstanden mot beredskapssenteret kan delvis skyldes at beboerne alt har erfart hvor plagsomt det er med støy gjennom hele døgnet, slik det var da Bane Nor sprengte tunneller under bebyggelsen, byggestøy og trafikkstøy.

Det er grunn til å tro at graden av subjektive plager av støyen fra helikoptertrafikken vil overstige det som forventes ut fra støynivået.

## k) Høyesterettsdom Flystøy Gardermoen – erstatning til grunneiere

I forbindelse med utbyggingen av Gardermoen (OSL) var det en rekke boliger som ble innløst eller ble støyisolert i forbindelse med etableringen av flyplassen. Likevel var det 600 som opprinnelig gikk til sak for å få erstatning etter Granneloven.

Det kom til sammenligning inn 1.000 høringsuttalelser til beredskapssenteret på Taraldrud.

I høyesterettsdommen "[Flystøy Gardermoen - erstatning til grunneiere](#)" (HR-2006-00731-A) (Norges Høyesterett, 2006)<sup>20</sup> ble det lagt vekt på at støyen fra hovedflyplassen ikke var «ventelig». Dette er et viktig kriterium i Granneloven.

<sup>18</sup> <https://lovdata.no/OV/forskrift/1974-10-09-2/§15>

<sup>19</sup> [https://www.bjorndal.no/download/beredskapssenteret/beredskapssenter-horingsdokumenter/200170530-Kommoverlege\\_Oppegard-Notat\\_konsekvensutredning.PDF](https://www.bjorndal.no/download/beredskapssenteret/beredskapssenter-horingsdokumenter/200170530-Kommoverlege_Oppegard-Notat_konsekvensutredning.PDF)

<sup>20</sup> <https://www.domstol.no/no/Enkelt-domstol/-norges-hoyesterett/avgjorelser/Avgjorelser--2006/Flystoy-Gardermoen---erstatning-til-grunneiere/>

Det samme har naboer av beredskapssenteret fått høre er tilfellet med beredskapssenteret, når de har tatt kontakt med advokatfirmaer for å vurdere å søke om støyavbøtende tiltak og erstatning. Naboene har imidlertid fått beskjed om at senteret og helikopterplassen må være etablert før det kan startes en rettsprosess.

Et advokatfirma mente det også kunne vurderes å be om erstatning på bakgrunn av at store friluftsområder som benyttes til rekreasjon og friluftsliv vil bli svært støyutsatt og slik miste mye av sin verdi. I hovedrettsdommen for Gardermoen ble det også lagt vekt på økonomisk tap ved at nærmiljøet ble forringet.

Taraldrud helikopterplass er planlagt i et av Norges tettest befolkede områder. Det er derfor viktig at konsekvensutredningen kan påvise at grenseverdier for innendørs lydnivå vil bli tilfredsstillt, selv med helikoptertrafikk som følger de fastlagte traséene.

Det bør tas med i en konsekvensutredning av Taraldrud helikopterplass hvilke lokale støyavbøtende tiltak og erstatninger som naboer har rett til og mulige forventede rettsrunder med erstatningskrav. Dette gjelder både eksisterende naboer, men også områdene ved Gjersrud-Stensrud der Oslo kommune, OBOS, SelvaagBygg med flere kan ha krav på erstatning dersom hovedtraséen for helikoptertrafikk legges over området. Det vil medføre verdireduksjonen av tomtearealene, eventuelt høyere kostnader med støyavbøtende tiltak eller at deler av området forblir uutbygget.

## l) Mulige begrensninger for valg av traséer for inn- og utflygning

I brev [20.11.2017 skriver Politidirektoratet](#) til Luftfartstilsynet <sup>21</sup>

Når det gjelder avgangs- og landingsretning, samt **ut- og innflygingsruter**, vil bruken av disse **primært reguleres av vind- og værforhold**. I tillegg blir det etablert fastlagte ruter som må følges for instrument inn- og utflygning under dårlige siktforhold.

I henhold til denne uttalelsen fra Politidirektoratet virker som om det er vanskelig å gjøre noe med inn- og utflygningstraséene. Det kan se ut som om dette står i strid med hvilke forutsetninger som KMD gjorde i forbindelse med vedtak av statlig plan.

Det bør framkomme av illustrasjon av trasévalget når helikopteret vil være kommet opp i høyde på 500 fot henholdsvis 1000 fot, jfr. generell minimumshøyde over tettbebyggelse og vanlig terreng for helikopter.

## m) Vurdering av konsekvenser ved å flytte helikopterplass

I høringsrunden, både for beredskapssenteret og helikopterplassen, har mange stilt seg spørsmål om hvorfor helikopterplassen må legges til Taraldrud.

Politidirektoratet skriver i en kommentar 20.11.2017

Politiets helikoptertjeneste vil fra beredskapssenteret på Taraldrud støtte øvrig politi både i daglig tjeneste og ved ekstraordinære hendelser og kriser. For politiets innsatsevne er kort responstid av stor betydning. Som hovedstad med lokalisering av stats- og regjeringsapparat, samt andre lands representasjoner vil Oslo være spesielt utsatt blant annet for terrorhandlinger. Hovedstadsområdet er også overrepresentert og spesielt utsatt når det gjelder annen kriminalitet. Beredskapssenterets lokalisering til Taraldrud sikrer kort responstid til Oslo og øvrige befolkningssenter i østlandsområdet både for Politihelikopteret og Øvrige Nasjonale beredskapsressurser. Med nye politihelikoptre vil Politiets helikoptertjeneste fra Taraldrud også kunne transportere innsattpersonell til hele Sør-Norge på

<sup>21</sup> [https://www.bjorndal.no/download/beredskapssenteret/beredskapssenter-helikopter/20171120-POD-Kommentarer\\_til\\_horingssvar.pdf](https://www.bjorndal.no/download/beredskapssenteret/beredskapssenter-helikopter/20171120-POD-Kommentarer_til_horingssvar.pdf)

en rask og effektiv måte. Lokalisering av beredskapssenteret til Taraldrud er således godt egnet ut fra politifaglige hensyn.

I mange forslag har det vært pekt på at en helipad på Taraldrud kanskje hadde vært den beste løsningen. Jeg mener en slik helipad, med et helikopter fast stasjonert ved treningssenteret, vil kunne sikre kort responstid i en situasjon der dette er vesentlig.

I rapporten [Politiets helikopterkapasitet i Oslo og det sentrale Østlandet](#)<sup>22</sup> vurderes det konseptet med bistand fra Forsvaret og bistand fra Redningshelikoptertjenesten.

I 6.13 Oppsummering og anbefalinger på side 64 sies det:

Forsvarets beredskap for politiet med en reaksjonstid på to timer vurderes som lite tilfredsstillende. Som følge av at politiske føringer tilsier at Forsvaret uansett skal ha en beredskap for politiet ved hendelser som krever håndhevelsesbistand, anbefales det at Forsvaret også bistår politiet ved alminnelig transportbistand. Denne bistanden er spesielt nyttig ved forflytting av større mannskap. Det anbefales videre at reaksjonstiden reduseres til 15 minutter.

Det anbefales at det lages klarere retningslinjer for politiets bruk av de nye redningshelikoptrene. Det er forutsatt at dagens kapasitet i Redningshelikoptertjenesten er lav, og at det ikke finnes et ubenyttet potensial før nye redningshelikoptre fases inn i perioden 2017–2020.

Politiet vil ikke kunne greie seg med politiets egne politiresurser ved en alvorlig hendelse. Jeg synes også det bør vektlegges at helikopterressursene til Politiets nasjonale beredskapssenter ikke kun skal være en ressurs for Oslo, nå når Politiet får til disposisjon tre nye helikoptre.

[Gjørø-kommisjonen, NOU 2012:14](#)<sup>23</sup>, skriver i sin hovedkonklusjon, kapittel 1, side 16:

Der det sviktet, skyldtes det primært at:

- *Evnen til å erkjenne risiko og ta lærdom av øvelser har vært for liten.*
- *Evnen til å gjennomføre det man har bestemt seg for, og til å bruke planene man har utviklet, har vært for svak.*
- *Evnen til å koordinere og samhandle har vært mangelfull.*
- *Potensialet i informasjons- og kommunikasjonsteknologi har ikke vært godt nok utnyttet.*
- *Ledelsens evne og vilje til å klargjøre ansvar, etablere mål og treffe tiltak for å oppnå resultater har vært utilstrekkelig.*

Etter kommisjonens mening handler disse lærdommene i større grad om ledelse, samhandling, kultur og holdninger – enn mangel på ressurser, behov for ny lovgivning, organisering eller store verdivalg.

Her legges det vekt på ledelse, klargjøre ansvar, koordinering, samhandling, kultur og holdninger.

Jeg mener at

- a) **Samhandling** bare kan forbedres dersom beredskapsaktører øver sammen
- b) **Kultur og holdninger** kan bare forbedres dersom de forskjellige beredskapsaktører omgås. Aktørene må bli klar over forskjeller i måten å tenke på hos de andre aktørene ved å trene og omgås mer sammen i det daglige

I Kapittel 12.2 i [NOU 2012:14 \(Gjørø-kommisjonen\)](#) refereres det på side 296 og 303 til det gode samarbeidet beredskaps-troppen har med Forsvarets 720-skvadron på Rygge. Jeg mener det er det er vesentlig at et slikt samarbeid også i fremtiden skal fungere godt. Ville ikke en samling av helikopterressursene på Rygge forsterke en slik synergi?

<sup>22</sup> <https://www.bjorndal.no/download/beredskapssenteret/beredskapssenter-nou/20131215-Rapport-politietshelikopterkapasitet.pdf>

<sup>23</sup> <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2012-14/id697260/sec1>

Ved [Rygge beredskapssenter](#)<sup>24</sup> vil det kunne foretas trening med helikopter. KMD har bestemt i den statlige planen at trening med helikopter ikke skal foregå på Taraldrud. Ved Rygge beredskapssenter bygges det nå også en ny skytebane for Politiet.

Ut ifra de støyproblemene som en større helikopterplass på Taraldrud vil medføre, mener jeg det bør vurderes på nytt å ha hovedbasen for politihelikopteret et annet sted, gjerne på Rygge der [Rygge beredskapssenter](#) har ønsket dem velkommen.

Da vil også Gjørsv-kommisjonens råd og konklusjoner, etter min mening, blir fulgt i større grad enn dersom hovedbasen blir på Taraldrud.

## n) Oppsummering og konklusjon

Opplysningene om at støy fra helikopter om natten vil komme opp i 80 dB ved bebyggelsen og vil medføre vekking om natten, har skapt engstelse hos lokalbefolkningen. Oppegård og Bjørndal, som ligger nærmest planlagt helikopterplass, er blant Norges tettest befolkede områder. I tillegg kommer Gjersrud-Stensrud som er vedtatt utbygget med boliger for ytterligere 25.000 mennesker. Disse forhold tilsier at konsekvensutredning for støy bør vurdere disse forhold nøye, både med hensyn til trasévalg og med hensyn til eventuelle restriksjoner for hvilke traséer som kan benyttes om natten.

I tabell 18 i M-128 er det anbefalt en støygrense på  $L_{5AS}$  80 dB utenfor soverom ved bygging av nye boliger. Ved Taraldrud er det snakk om mange boliger i et tett bebygd strøk som vil kunne få støyverdier på 80 dB hvis konsesjonen godkjennes, og det vil kunne få konsekvenser for framtidig regulering og bygging i Ski, Oppegård og Oslo kommune. Dette alene tilsier at en helikopterplass så nærme bebyggelse aldri ville ha blitt foreslått, dersom det ikke var i tilknytning til beredskapssenteret.

[Kommuneoverlegen i Oppegård peker i notat datert 30.05.2017](#) på at inntil 10 % av befolkningen kan føle seg sterkt plaget av støyen utenfor støysonene i ytterkant av gul sone, og at flystøy lett trenger inn i bygninger<sup>25</sup>. Når det bor så mange mennesker rett ved senteret, vil det dermed kunne bli svært mange mennesker som vil føle seg sterkt plaget, selv når de fleste av minimumskravene til støy er oppfylt. Kommuneoverlegen skriver videre

Det er behov for en støyfaglig utredning med klare forutsetninger og beskrivelser av (bindende) avbøtende tiltak.

Det er derfor svært viktig med god planlegging av traséer og gode, detaljerte støykart før konsesjon kan godkjennes. Dette er ikke minst viktig for å informere bekymrede naboer. Vi har dessverre allerede sett at ressurssterke familier har valgt å flytte på grunn av planene for helikopterplass og det massive treningscenteret for beredskapstroppen. **Korrekt og detaljert informasjon til befolkningen er svært viktig og utredningsplikten bør derfor vurderes ekstra nøye.**

Jeg mener at konsesjon for Taraldrud helikopterplass ikke kan behandles ferdig før mangler i konsekvensutredningen som er påpekt og forholdet til den statlige reguleringsplanen, er rettet opp.

Det må påses at bestemmelsene i planvedtaket fra KMD datert 18.08.2017 ikke brytes. Jeg vil be Samferdselsdepartementet å sette seg inn i alle [høringsuttalelsene](#)<sup>26</sup> som kom inn i høringsrunden for helikopterkonsesjon for å sjekke at alle forhold er utredet godt nok i forhold til utredningsplikten og at usikkerhetsmomenter er hensynstatt.

<sup>24</sup> <http://ryggeberedskapssenter.no/>

<sup>25</sup> [https://www.bjorndal.no/download/beredskapssenteret/beredskapssenter-horingsdokumenter/200170530-Kommoverlege\\_Oppegard-Notat\\_konsekvensutredning.PDF](https://www.bjorndal.no/download/beredskapssenteret/beredskapssenter-horingsdokumenter/200170530-Kommoverlege_Oppegard-Notat_konsekvensutredning.PDF)

<sup>26</sup> <https://www.taraldrud.info/informasjonsider/taraldrud-helikopterplass/horingsuttalelser-oslo-helikopterplass-taraldrud/>

Jeg imøteser gjerne departementets syn på denne vurderingen.

Jeg viser også til [min høringsuttalelse datert 10.11.2017](#), Vedlegg 1, som peker på flere svakheter i søknaden som jeg mener burde vært på plass før søknaden var komplett.

Med vennlig hilsen

Bjørndal på nett  
Sven Brun

**Behandles elektronisk uten signatur.**

Vedlegg 1: [Høringsuttalelse 10.11.2017 fra Bjørndal på nett v/Sven Brun](#)