

Ny Helikopterlandingsplass H4



Nabomøte

Felleshus 4 Solvang Kolonihager

Mandag 16.10.2023 kl 1900

Agenda

1. Planprosessen rundt søknad om ny helikopterlandingsplass
2. Bydelenes og kommunelegegens behandling av saken
3. Nasjonale og kommunale lover og regler
4. Råd og anbefalinger
5. Spørsmål og diskusjon

1. Planprosessen rundt søknad om ny helikopterlandingsplass

1. Planprosessen rundt søknad om ny helikopterlandingsplass

År	2015	2016	2017-2021	2022	2023
STORTINGET				• Lånegaranti	
KDD				• Statlig Regulering	
HSØ		• HSØ Vedtar at Ullevål skal legges ned og selges og alt skal samles på Gaustad og Aker			
OUS	• Samling på Gaustad og lokk over Ring 3	• Statens Vegvesen avviser lokk over Ring 3			
OSLO KOMMUNE			• Kommunal Regulerings-sak Gaustad		• 202102826 Fjernvarme • 202116838 Påbygg D5 • 202207445 H0 Rammetillatelse • 202202965 H0 Nabovarsel • 202202777 H0 Forhåndskonferanse • 202303844 H0 Forhåndskonferanse • 202309751 H4 Rammesøknad • 202206989 Rokade • 202218121 Tilbygg • 202218626 Rokade C1 Påbygg • 202300044 Påbygg • 202300075 Ombygging • 202303068 Forurenset Grunn • 202303289 Forplass • 202303701 Ombygging Bygg 10 • 202303752 Ny Hovedinngang • 202305081 Rigg - Beredskapsvei • 202309352 Tiltaksplan • 202309925 Avkjørsel • 202311048 Beredskapsvei • 202311051 Riving mot bygg J • 202311209 Brannbil atkomstvei
BNST			• Merknader	• Merknader	• Høring H0 Rådhuset • Retts sak statlig regulering • Klage på manglende klagerett • Merknader og klager

2. Bydelenes og kommunelegens behandling av saken

2. Bydelens behandling av saken – enstemmig uttalelse 07.09.23

Bydelsutvalget registrerer at ny omsøkt Helikopterlandingsplass (H4) inneholder mer informasjon om landing av de nye store redningshelikoptrene. Volumet av landinger er betydelig og det er en **stor risiko for at dette volumet reelt vil bli mye høyere**.

Forslaget har tatt innover seg at nyfødte trenger skjerming, men **problemene med turveien, lekeplasser, grøntområder og naboer er ikke nærmere utredet eller hensyntatt**.

Tiltaket vil medføre at de nye, store redningshelikoptrene skal lande rett ved et naturvernområde og de vil fly over bolighus slik at de havner i rød støysone.

Konsekvensen for inngangsporten til marka og naboer er **mangelfullt utredet**. Det er vanskelig å se for seg hvordan Gaustadskogen skal kunne stenges på kort varsel, noe som igjen utgjør en fare for mer permanent stengning.

- Avbøtende tiltak vil i liten grad løse utfordringene
- Andre landingsplasser i tilknytning til sykehusområdet må derfor vurderes

Bydelen må fortsette å **følge utviklingen på Gaustad nøye** og bringe inn problemene for nærområdet.

Selv med statlig regulering så må utbyggingen **ta hensyn til nærområdet** og sikre god dialog med berørte parter og tilstrekkelige avbøtende tiltak

Kommuneoverlegen

Brev 13.09.23

«Alle støyfølsomme bygninger innenfor støysonene bør etter vår vurdering kartlegges i forhold til innendørs støy og forholdsmessighet i fasadetiltak.

Videre må det settes grenseverdier og akseptkriterier for tiltak i rammetillatelsen. Målet bør være å oppnå grenseverdier i NS 8175:2012 klasse C, innendørs støy fra utendørs lydkilder ($L_{p,A,24h} < 30$ dB og $L_{p,AF,max} < 45$ dB natt, kl.23-07).»

Er det i det hele tatt mulig å oppnå disse verdiene?

Kommuneoverlegen

Uttalelse til søknad om rammetillatelse H4 – Side 1

Dette er en felles uttalelse fra bydelene Vestre Aker og Nordre Aker ved Bydelsoverlegene, og Helseetaten til ny rammesøknad om tidsbegrenset elevert helikopterlandingsplass i tilknytning til Rikshospitalet på Gaustad. Statlig reguleringsplan for utbygging av nye Rikshospitalet ble vedtatt i februar 2023. Det er her planlagt å etablere to permanente helikopterlandingsplasser på toppen av nytt bygg på Rikshospitalet. Den vedtatte planen forutsetter imidlertid at dagens helikopterlandingsplass i forkant av dagens akuttmtottak fjernes i anleggsfasen, noe som betyr at det må etableres en alternativ landingsplass i perioden frem til ny helikopterlandingsplass er etablert med nytt Rikshospital i 2031.

I tillegg til dette skal nye redningshelikoptre av typen AW101 (Sar Queen) innføres i Norge. Med denne helikoptertypen er det knyttet utfordringer til sterk rotorvind. Den tidsbegrensede helikopterplattformen må dermed etableres elevert, så lenge plattformen etableres tett på sykehuset. Det er ikke forbundet samme problematikk rundt luftambulansens helikoptre, men begge helikoptertyper må ha sin landingsplass i tilknytning til et akuttmtottak.

Det er derfor både hensiktsmessig (kostnadsbesparende) og nødvendig for pasientsikkerheten, at begge helikoptertypene benytter den samme helikopterplattformen, som etableres ved et nytt akuttmtottak. Det er tidligere omsøkt ny tidsbegrenset helikopterlandingsplattform (alternativ H0) m.m. Til bruk for AW101 (PBE-sak 202207445). PBE ga opprinnelig rammetillatelse til oppføring av slik elevert plattform. Denne rammetillatelsen ble senere omgjort og det ble gitt avslag etter bl.a. sterkt lokalt engasjement og en **felles uttalelse fra bydel Nordre Aker, bydel Vestre Aker og Helseetaten** der det ble påpekt mangler ved søknaden. Avslaget er påklaget og ligger nå til behandling hos Statsforvalteren. [SFV har må opphevet avslaget](#)

Tiltaket som nå omsøkes (alternativ H4) er i all hovedsak tilsvarende som tidligere, men tiltaket innebærer **endret plassering** av helikopterplattformen, at all helikoptertrafikk ved eksisterende landingsplass også flyttes hit i samme periode og **endrete inn- og utflyggingstraséer**. Endret plassering betyr at innsigelsen fra sykehuset vedrørende plassering nær intensivavdelingen for **nyfødte er imøtekommet**. Ny søknad beskriver totalsituasjonen og reel forventet trafikkbelastning mer realistisk enn tidligere.

Det er bl.a. helt klart at den tidsbegrensede plattformen skal benyttes av både redningshelikoptre (AW101 SAR Queen), og av vanlige luftambulanshelikoptre. Volumet av helikoptre vil utgjøres av luftambulansen, men det er også beregnet **25-50 landinger av redningshelikoptre** pr år frem til 2031. I anledning denne rammesøknaden er det utarbeidet **ny ROS-analyse** hvor informasjon om disse forholdene fremgår. Videre er det innhentet en **ny støyrapport**. I støyrapporten er det tatt utgangspunkt i det mest kritiske scenariet med hensyn til antall flybevegelser. Dette innebærer totalt **rundt 1300 årlige flygninger**, fordelt mellom redningshelikoptre og ambulanshelikoptre.

Negative virkninger av helikopterstøy Forstyrret **nattesøvn** for beboere i nærområdet anses mest problematisk og med **størst risiko for helsemessig ulempe**. 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 ambulansflyging, gir vanligvis størst ulempe knyttet til maksimalstøy**, og vil være mest relevant i forhold til oppvåkning og forstyrrelse av nattesøvn. **WHO har anbefalt for intermitterende støy at man unngår hendelser som overstiger LAmaks 45 dB i soverommet**, spesielt der hvor bakgrunnsstøynivå er lavt. **Det er holdepunkter for at særlig støy om natten kan bidra til redusert helse**. Tilstrekkelig og uforstyrret søvn er **avgjørende for god fysisk og psykisk helse, og for lite søvn er forbundet med utvikling av en rekke sykdommer og helseplager**. Helikopterstøy kan maskere kommunikasjon og forstyrre hvile. **Slik støy med såpass høye støynivåer og mye innhold av lave frekvenser kan også føre til fysiologiske stressresponser** med økt puls og utskillelse av stresshormoner. Slike reaksjoner kan oppleves som ubehagelige, men er imidlertid ikke farlige og vil normalt gå tilbake av seg selv når støyen er borte.

Kommuneoverlegen

Uttalelse til søknad om rammetillatelse H4 – Side 2

Støy til omgivelsene Det er i sammenheng med rammesøknaden utarbeidet to fagrapporter om støy til omgivelsene, SINTEF rapport av 22.06.2023 og COWI rapport av 26.06.2023. Utgangspunktet for vår vurdering av støy til omgivelsene er at tiltakets varighet frem til år 2031 må betraktes som en varig situasjon. Tiltaket må også betraktes som et nytt tiltak og behandles etter grenseverdier i gjeldende planretningslinje for støy, teknisk forskrift og NS8175 for innendørs lydnivå. Dette begrunnes med vesentlig endret inn- og utflygningstrasé.

Grenseverdier i forurensningsforskriften er gitt som minstekrav til eksisterende støysituasjoner, og kan da ikke legges til grunn her. Det er i SINTEFs rapport oppgitt antall helikopterbevegelser for en fremskrevet situasjon hvor det legges til grunn at en bolig i området vil ha 647 overflygninger i løpet av ett år, og der 20 % av disse forventes å skje i nattperioden kl. 23 – 07. Trafikktallene er ikke mulige å fastslå med sikkerhet for en fremtidig situasjon, men er oppgitt som «worst-case». Dette gir 1,8 overflygninger hvert døgn og 0,35 hendelser per natt. Redningshelikopteret AW101, som vil gi de høyeste støynivåene, utgjør 0,05 av disse, dvs.

SINTEF har beregnet utendørs ekvivalentnivåer og maksimalnivåer for de støyutsatte boligene i området. Disse viser at boligene som er mest støyutsatt har ekvivalente støynivåer på $L_{p,A,24h} = 56 - 58$ dB. Maksimalnivåer er beregnet til å ligge i området $L_{p,AS,max} = 83 - 95$ dB. Resultatene fra støyberegningene er vurdert opp mot grenseverdiene gitt i retningslinjen T-1442/2021. Denne retningslinjen anbefaler at støynivå fra luftfart ikke overstiger $L_{den} 52$ dB og maksnivå $L_{5AS} 80$ dB utenfor vinduer til rom med støyfølsomt bruksmål.

Retningslinje for støy i arealplanlegging gir per i dag de mest helsebaserte anbefalingene til støy, og er ment å forebygge negative virkninger av støy fra transport, industri, motorsport, skytebaner og vindturbiner. 467 støyfølsomme bygninger (boliger, skoler og helsebygg) er beregnet å bli liggende i gul støysone og 11 bygninger i rød støysone. Alle støyfølsomme bygninger innenfor støysonene bør etter vår vurdering kartlegges i forhold til innendørs støy og forholdsmessighet i fasadetiltak. Videre må det settes grenseverdier og akseptkriterier for tiltak i rammetillatelsen. Målet bør være å oppnå grenseverdier i NS 8175:2012 klasse C, innendørs støy fra utendørs lydkilder ($L_{p,A,24h} < 30$ dB og $L_{p,AF,max} < 45$ dB natt, kl.23-07).

Med hensyn til fasadetiltak bør dette også vurderes med tanke på maksimalt støynivå, ikke bare L_{den} . Det er enkelthendelsene som kan gi søvnforstyrrelser i form av oppvåkninger og disse bør unngås. WHO har anbefalt at maksimalt støynivå i soverom ikke bør overskride 45 dB for å unngå søvnforstyrrelser. Det bør derfor vurderes å stille krav til maksimalstøy i nattperioden, selv om det forventes færre enn 10 hendelser per natt. Siden helikopterstøy har et høyt innhold av lave frekvenser bør dette tas med i vurderingene, da lyd med mye lavfrekvensinnhold ikke dempes like godt over husfasader som støy med høyere frekvensinnhold.

Påvirkning av rotorvind i nærområdet, sikkerhet Det er kun de nye redningshelikoptre av typen AW101 som vil utgjøre en utfordring for omgivelsene når det gjelder rotorvind og skaderisiko på bakken. Nytt forslag til plassering av landingsplattform har de samme utfordringene i forhold til friområde og turvei langs Sognsvannsbekken. Dette skogsområdet vil være uoversiktlig å kontrollere når det kommer flygninger med redningshelikopter. Det vil derfor være hensiktsmessig å vurdere å avstenge det mest utsatte området og tilrettelegge for gode, risikofrie turmuligheter utenom avstengt område.

Kommuneoverlegen

Uttalelse til søknad om rammetillatelse H4 – Side 3

Spørsmål som må belyses og avklares nærmere

Oppfølging og tiltak på støyutsatte boliger

- Hvilke **regler og grenseverdier** for støy skal legges til grunn for nærmere kartlegging av støyforholdene i boliger?
- Hvilke vurderinger og grenseverdier for støy skal legges til grunn for **tiltak på boliger**?
- Hvordan blir prosess med evt. **innløsning** av boliger om akseptkriterier for støy ikke oppnås?
- Hvordan skal det sikres **tilfredsstillende inneklima** i boligene det må gjøres fasadeendringer på?

Sikkerhet på turvei og friområde langs Sognsvannsbekken

- Kan det være aktuelt å **sperre av området som er utsatt for sterk rotorvind**, eller skal området holdes åpent for allmenn ferdsel?
- Hvilke **avbøtende tiltak** kan gjennomføres for å sikre attraktivitet, bruks- og turmuligheter i tilgrensende områder (spesielt aksene nord-syd langs Rikshospitalet)?
- Vil det bli gitt **erstatningsareal** for friarealet som blir avsperret?

Forurensningsrisiko og skadevirkninger på dyre-/fugleliv

- **Bymiljøetaten** må uttale seg om og stille krav til **håndtering av turveier** og friområder som berøres av rotorvind.
- Er det tiltak som kan sikre at **dyre-/fugleliv ivaretas** under og etter helikopterlandeplassens driftsperiode (2024-2031)?
- Er **forurensningsrisiko**, både ved drift og uønskede hendelser, tilstrekkelig ivaretatt?

Andre spørsmål:

- Hvis det er riktig at det nå er gitt tillatelse for landing av redningshelikoptre ved **Ullevål sykehus** (på en lav plattform), hvordan er dette håndtert i forhold til nærmiljøet der?
- Når forventes plattformen (H4) oppført (byggeperiode) og når forventes den tatt i bruk?

Hvordan skal man klare å gjøre alle avbøtende tiltak før plattformen tas i bruk? Vil det bli stilt rekkefølgekrav?

- Begrunnelsen for å trekke rammetillatelsen vedrørende alternativ H0 var bl.a. feil og uklarheter knyttet til opplysninger om fremtidig helikoptertrafikk.

Hvorfor er det valgt et annet alternativet nå, og ikke søkt på nytt med oppdatert informasjon om trafikk m.m.?

Er konsekvensene av alternativene H0 og H4 i tilstrekkelig grad vurdert mot hverandre?

Bydel Vestre Aker, Bydel Nordre Aker og Helseetaten ber om å bli holdt orientert om fremdrift og vurderinger knyttet til vår uttalelse.

3. Nasjonale og kommunale lover og regler

- Internasjonale og nasjonale lover og regler - Støy
- Internasjonale og nasjonale lover og regler - Barn
- Internasjonale og nasjonale lover og regler - Naturmangfold
- Kommunale lover og regler - Kommuneplan
- Kommunale lover og regler - Reguleringsplan
- Rettspraksis midlertidighet

3. Internasjonale og nasjonale lover og regler - Støy

LOVKRAV

Europeisk Menneskerettighetskonvensjon

- §8 Mennesker har rett til å leve i et **støyfritt miljø**

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging

- Formålet med retningslinjen er å legge til rette for en
- langsiktig arealdisponering og planlegging av det fysiske
- miljø som fremmer trivsel og bokvalitet, **forebygger**
- **helsekonsekvenser av støy**, samt ivaretar og utvikler
- gode lydmiljøer og stille områder.
- Boliger innendørs, **dagtid: 40dB Natt: 30dB**
- **Rød støysone** er i utgangspunktet **ikke egnet for boliger**
- **Støyskader** oppstår ved nivåer over 85dB
- Kommunen skal sikre at det foreligger **utredninger** om
- støy i planer
- Det skal vises **ekstra aktsomhet** ved utbygging i støysone
- for **luftfart**

kapittel 6). Støykilde	Støysone					
	Gul sone			Rød sone		
	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå, lørdager og søndager/helligdager	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23 – 07	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå, lørdager og søndager/helligdager	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23 – 07
Vei	L _{den} 55 dB		L _{SAF} 70 dB	L _{den} 65 dB		L _{SAF} 85 dB
Bane	L _{den} 58 dB		L _{SAF} 75 dB	L _{den} 68 dB		L _{SAF} 90 dB
Flyplass	L _{den} 52 dB		L _{SAS} 80 dB	L _{den} 62 dB		L _{SAS} 90 dB
Industri med helkontinuerlig drift	Uten impulslyd: L _{den} 55 dB Med impulslyd: L _{den} 50 dB		L _{night} 45 dB L _{AFmax} 60 dB	Uten impulslyd: L _{den} 65 dB Med impulslyd: L _{den} 60 dB		L _{night} 55 dB L _{AFmax} 80 dB
Øvrig industri	Uten impulslyd: L _{den} 55 dB og L _{evening} 50 dB Med impulslyd: L _{den} 50 dB og L _{evening} 45 dB	Uten impulslyd: lørdag: L _{den} 50 dB søndag: L _{den} 45 dB Med impulslyd: lørdag: L _{den} 45 dB søndag: L _{den} 40 dB	L _{night} 45 dB L _{AFmax} 60 dB	Uten impulslyd: L _{den} 65 dB og L _{evening} 60 dB Med impulslyd: L _{den} 60 dB og L _{evening} 55 dB	Uten impulslyd: lørdag: L _{den} 60 dB søndag: L _{den} 55 dB Med impulslyd: lørdag: L _{den} 55 dB søndag: L _{den} 50 dB	L _{night} 55 dB L _{AFmax} 80 dB
Havner og terminaler	Uten impulslyd: L _{den} 55 dB Med impulslyd: L _{den} 50 dB		L _{night} 45 dB L _{AFmax} 60 dB	Uten impulslyd: L _{den} 65 dB Med impulslyd: L _{den} 60 dB		L _{night} 55 dB L _{AFmax} 80 dB
Motorsport	L _{den} 45 dB L _{SAF} 60 dB		Aktivitet bør ikke foregå	L _{den} 55 dB L _{SAF} 70 dB		Aktivitet bør ikke foregå
Skytebaner	L _{den} 35 dB L _{AFmax} 65 dB		Aktivitet bør ikke foregå	L _{den} 45 dB L _{AFmax} 75 dB		Aktivitet bør ikke foregå

Menneskerettighetene som Norge anerkjenner beskytter individet mot nettopp slike tiltak som dette

Grenseverdiene EMD har benyttet i avgjørelser, viser at støynivået området utsettes for er over det Menneskerettighetene tillater

L_{den} dag-natt gjennomsnittlig støynivå

L_{5AS} 5-prosent statistisk maksimalnivå av antall hendelser, tidsveiling «Slow»

L_{5AF} 5-prosent statistisk maksimalnivå av antall hendelser, tidsveiling »Fast«

L_{5AFmax} maksimalt støynivå med tidsveiling "Fast"

L_{night} ekvivalent årsgjennomsnittlig støynivå for nattperioden (23-07)

WHOs (verdens helse organisasjon) anbefaler at grensen for flystøy (fly og helikopter) skal være 45dB på dagtid og 40dB på natten.

3. Nasjonale og kommunale lover og regler – Støy - Barn

LOVKRAV
<u>Grunnloven</u> • §104 Ved Handlinger og avgjørelser som berører barn, skal barnets beste være et grunnleggende hensyn
<u>Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging</u> • Synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling
<u>Barnekonvensjonen</u> • Alle som driver med planlegging og byggesaksbehandling må ta hensyn til barn og unges oppvekstsvilkår
<u>Grunnloven</u> • §104 Ved Handlinger og avgjørelser som berører barn, skal barnets beste være et grunnleggende hensyn

Barna må leve med helikopterstøy i hverdagen hele sin oppvekst.

De vil bli plaget av helikopterstøy på vei til skolen, når de sover, når de gjør lekser, når de leker ute og når de har besøk.

Er det slik at man prioriterer levestandarden på sykehuset og at fastboende barn i nærområdet isteden skal betale prisen?

3. Norsk Standard NS 8175:2012 – Lydforhold i bygninger



3. Nasjonale og kommunale lover og regler – Kommuneplan

LOVKRAV

KOMMUNEPLANENS AREALDEL §3.2

Tiltak etter plan- og bygningsloven som **medfører vesentlig økt miljøbelastning for omgivelsene i form av trafikk, støy og forurensning**, andre vesentlig negative virkninger for nærmiljøet **krever reguleringsplan**

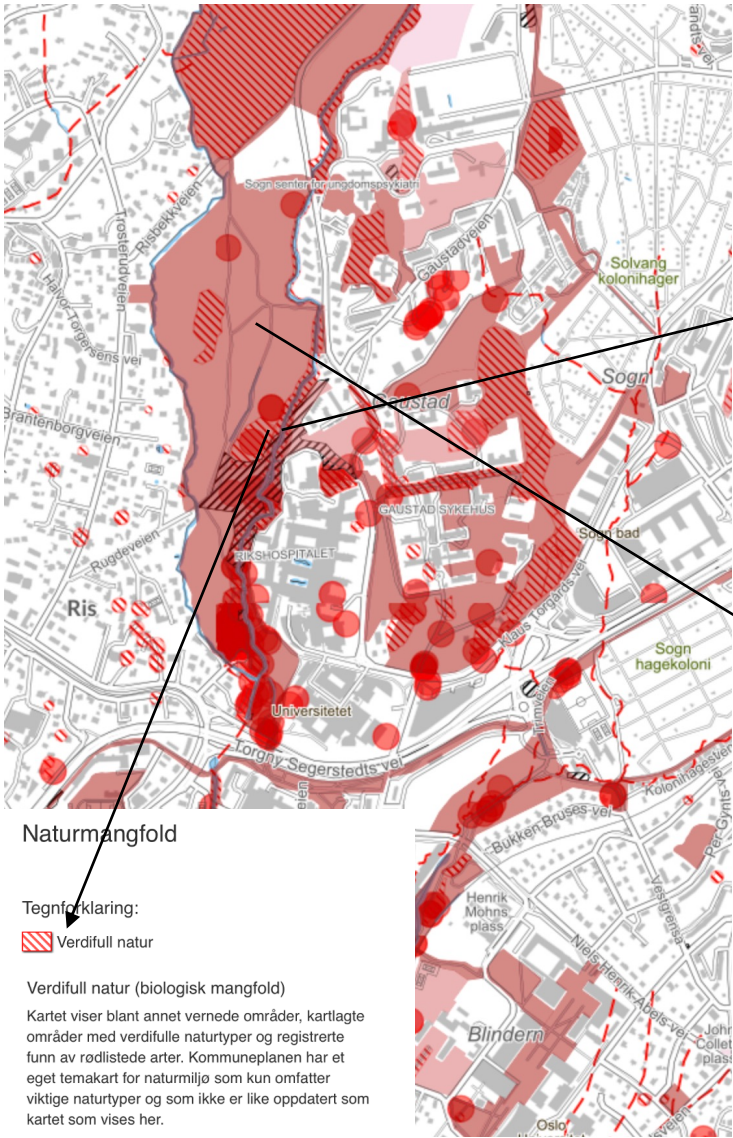
Kommuneplan Oslo

- Krav om **helsekonsvensutredning** for områder med høy støybelastning
- For å **ivareta naturverdier og sammenhengende økologiske korridorer** i Marka er det avsatt ny hensynssone for naturmiljø i Marka
- Temakart T3 viser **turvei B1** markert fra Blindern via Gaustad til Sognsvann
- 14 områder er kartlagt og definert som **stille områder** Temakart T4 **Naturmiljø (A-område**, nasjonal verdi **Et av disse ligger rett ved H0 og H4**
- Ny og vesentlig utvidelse av støyende virksomhet skal søkes lokalisert og utformet slik at **støypåvirkningen i stille områder forblir uendret eller dempes**
- I tillegg til lavt støynivå er **rekreasjonsverdi** blant de kriteriene som er brukt for å velge ut stille områder i Oslo.

3. Nasjonale og kommunale lover og regler – Statlig regulering

LOVKRAV
STATLIG REGULERING §3.3 Bebyggelsen skal plasseres innenfor byggegrenser og regulerte høyder som angitt på plankartet STATLIG REGULERING §7.2.1 I sone langs Sognsvannsbekken skal det vises særlig hensyn til områdets naturverdier ved utbygging, etablering og drift av sykehusområdet. Det tillates ikke hogging av trær eller fjerning av vegetasjon innenfor naturområdet.»

3. Nasjonale og kommunale lover og regler – Natur



Friluftslivsområder

Kartlagte friluftslivsområder

Kartet viser registrerte friluftslivsområder, leke- og rekreasjonsområder og lignende, hentet fra Miljødirektoratets karttjeneste (NaturBase). Dataene vil oppdateres ettersom flere kartlegginger gjennomføres. Kartleggingen er gjort uavhengig av hva eiendommene er regulert til.

Kartet skal brukes som kunnskapsgrunnlag i plan- og byggesaksbehandling, for å identifisere og ivareta arealer som er viktige for allmennhetens friluftsliv. Kommunen skal blant annet påse at vesentlige konsekvenser for friluftsliv blir utredet i plansaker, i henhold til plan- og bygningsloven §§4-1 og 4-2.

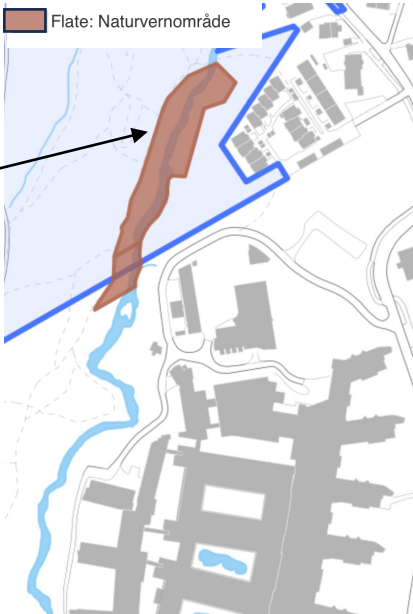
I høyre-menyen, Om valgt eiendom, kan man finne mer info knyttet til kartleggingen av den enkelte eiendommen (NaturBase - faktaark).

Her kan du finne ut mer om friluftsområdene:

- [NaturBase kart](#)
- [Veileder for kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder](#)

- Svært viktig friluftslivsområde
- Viktig friluftslivsområde
- Registrert friluftslivsområde
- Ikke verdsett friluftslivsområde

Flate: Naturvernrområde



Naturmangfoldsloven

- Enhver skal opptre aktsomt og gjøre det som er rimelig for å **unngå skade på naturmangfoldet**

GRØNNE OMRÅDER FOR NATUR OG FRILUFT ØDELEGGES OG BLIR UTILJENGELIGE

- Hvordan stenge en skog ved landing og letting, her blir det farlig å oppholde seg
- Hjelper ikke å «etablere en rutine for landing/avgang»
- Lys og skilt holder ikke – barn skjønner ikke dette
- Anleggsområder i grønne områder
- Anleggsveier krysser turvei og gjør området trafikkfarlig
- Helikopterlandingsplasser fører til at Gaustadskogen må stenges
- Beboere mister nattesøvn – usunt å våkne 2-3 ganger hver natt
- Ambulanseatkomster krysser turvei – øst og vest
- Høye blokker sperrer den grønne åssiden
- Konklusjon: Turvei B1 ødelegges for all tid – markas viktigste inngangsport
- Konsekvensene av å stenge Gaustadskogen har aldri vært vurdert

3. Nasjonale og kommunale lover og regler – Midlertidighet

LOVKRAV

PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

PBL definerer tiltak over 2 år som ikke midlertidige
Ved tiltak over 2 år skal reglene for permanente tiltak gjelde

LAGMANNNSRETTE

Åtte år skal være å anse som en varig situasjon, dette fremgår fra nylig rettspraksis fra Lagmannsretten: LB-2022-185575. I dommen slås det fast at 8 år er å anse som varig

5. Råd og anbefalinger



BNST REGULERING

- **Hvor** Slik finner man og abonnerer man på en plan og regulerings sak
- **Hvem** kan komme med innspill i plansaker?
- **Hvordan** komme med innspill ?
- **Når** bør man komme med innspill?
- Holder det å sende inn noe en gang ?
- Eller er det nok hvis andre har sendt inn likelydende informasjon ?
- **Hvordan** bør innspillene utformes?

PBE VEILEDER

- **Hvilke** vedtak kan du klage på
- **Når** kan du klage
- **Hvem** kan klage
- **Hvordan** Slik klager du
- **Hvor** sender du klagen
- Saksbehandlingstid

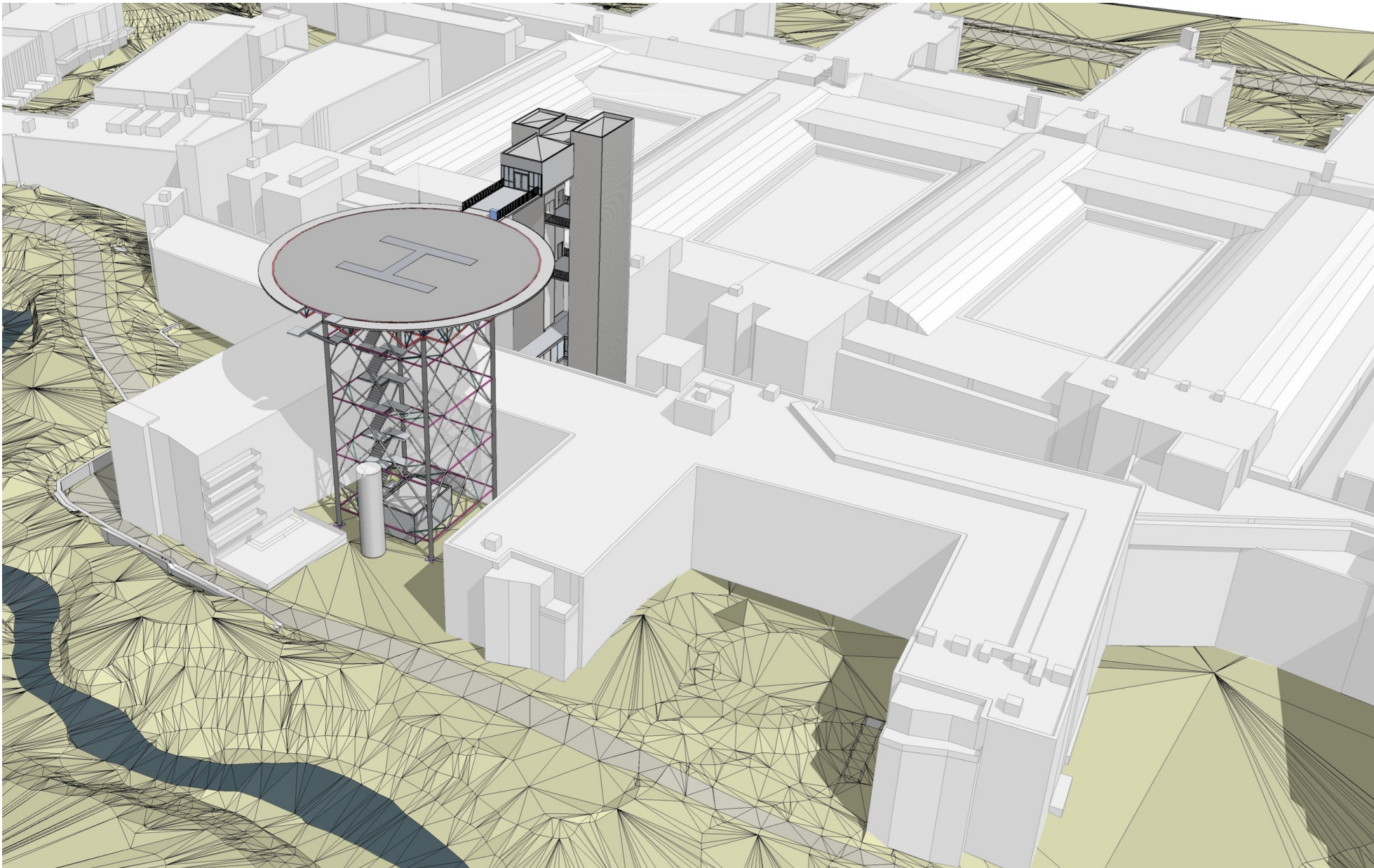
Råd og anbefalinger

1. Følg med på **saksinnsyn** – abonnør
2. Les gjennom relevante **dokumenter** i saksinnsyn
3. Følg med på **bnst.no/H4**
4. Skriv **klager og merknader**
5. Send alltid kopi av klager til postmottak@pbe.oslo.kommune.no, husk å skrive saksnummer og adresse i overskriften – PBE plikter å registrere disse sakene slik at de blir synlige i saksiinsyn
6. **Vær saklig, men ikke hold noe tilbake**
 - Ikke bruk sterke ord og utsagn
 - Fokus på sak og ikke person
 - Skriv kortfattet, poengtert og enkelt – få frem de viktige poengene
 - Legg gjerne ved illustrerende bilder eller andre former for visualisering

6. Spørsmål og diskusjon

Vedlegg

- Søknad rammetillatelse H0
- Søknad rammetillatelse H4
- Prøveflyging og støymålinger



Helikopterplattform H0

- Plassering nær nyfødtintensiv
- Innflyvning nord-sør
- Avslått av Plan- og bygg pga. juks i tallgrunnlaget for antall landinger
- Høring i rådhuset, OUS innrømmer juks med tall
- SFV har bedt PBE behandle klagen på nytt

Lokasjon for plattform alternativ H4



- Ny plassering lenge unna nyfødtintensiven
- Oppgitt 1300 flybevegelser pr år, 100 med de nye redningshelikoptrene, 20 på nattestid
- Ny flytrase til øst-vest

SAR Queen har ingen ferdige landingsplasser i Norge i dag pga. Størrelse, vekt og ikke minst støy

De fleste pasientene som kommer med SAR, skal til Ullevål, der akuttmottaket vil være i drift fem til 2032

Alternativ 1

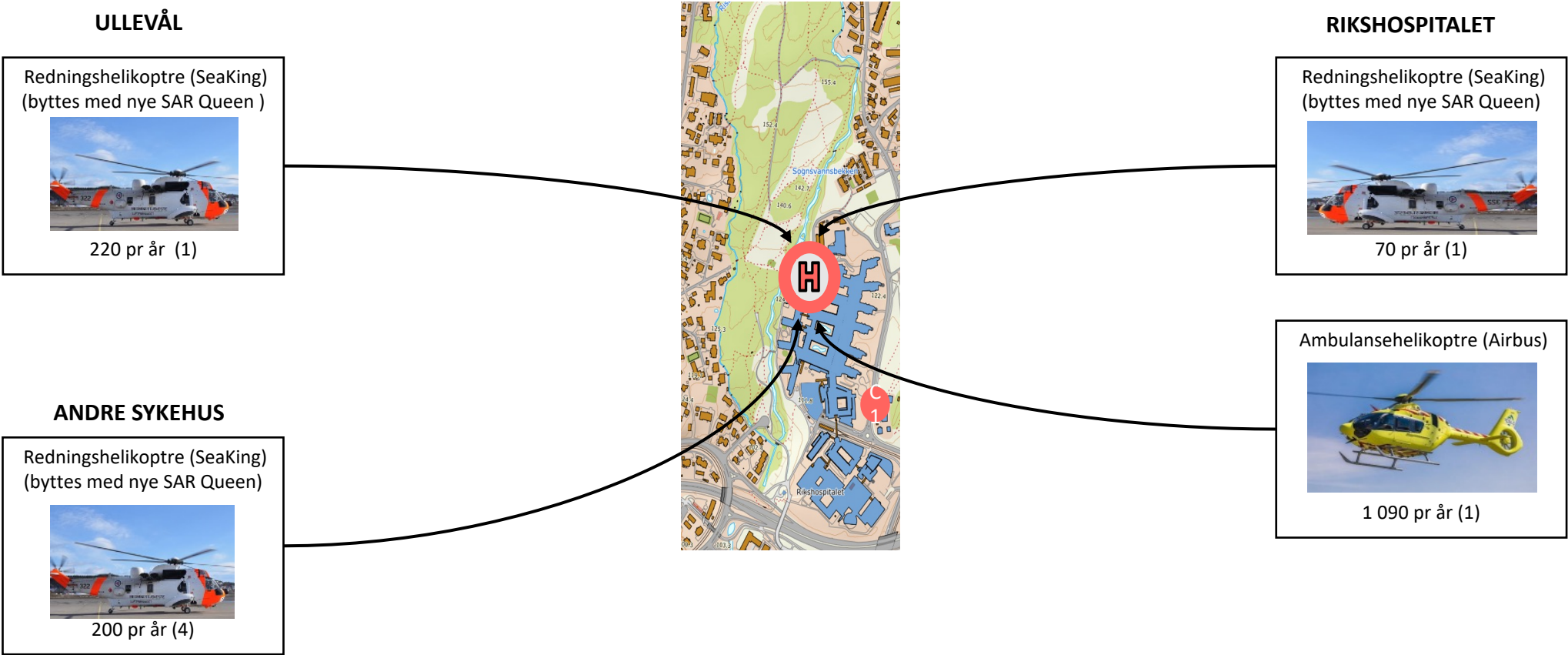
OUS får bygge ny Helipad på Gaustad og lander der isteden med SAR, da blir det svært mange landinger og svært mange omlastinger

Alternativ 2

OUS bygger nye Helipad for SAR på Ullevål og kan ta de fleste pasientene direkte, kun få omlastinger

OUS søkte om en helikopterlandingsplattform H0 med 70 flybevegelser årlig

Reelt antall var over 1500 flybevegelser totalt – 20 ganger mer



Midlertidig Helipad

OUS skal vurdere H4-alternativet

Dagsavisen

Nyheter • Debatt • Kultur • Pluss

Logg inn

Meny

OSLO

Sport Fotball Byløvene Navn i nyhetene Byhistorie

Bli abonnent!

NYHETER

OUS: Innrømmer dårlig arbeid med helikopterplattform-søknaden

Planene om en helikopterplass rett utenfor nyfødtintensiven på Rikshospitalet har hisset opp mange den siste tiden. Men etter høringen i Oslo rådhus torsdag, begynner motstanderne å se lys i tunellen.



Sykehusdirektør Bjørnbeth ber nå Oslo sykehuservice utrede fordeler, ulemper og konsekvenser av H4-alternativet, samtidig som arbeidet med H0-alternativet fortsetter.

Det er viktig at arbeidet med H0-alternativet ikke mister mye tid, mens utredning av H4 pågår, mener han.

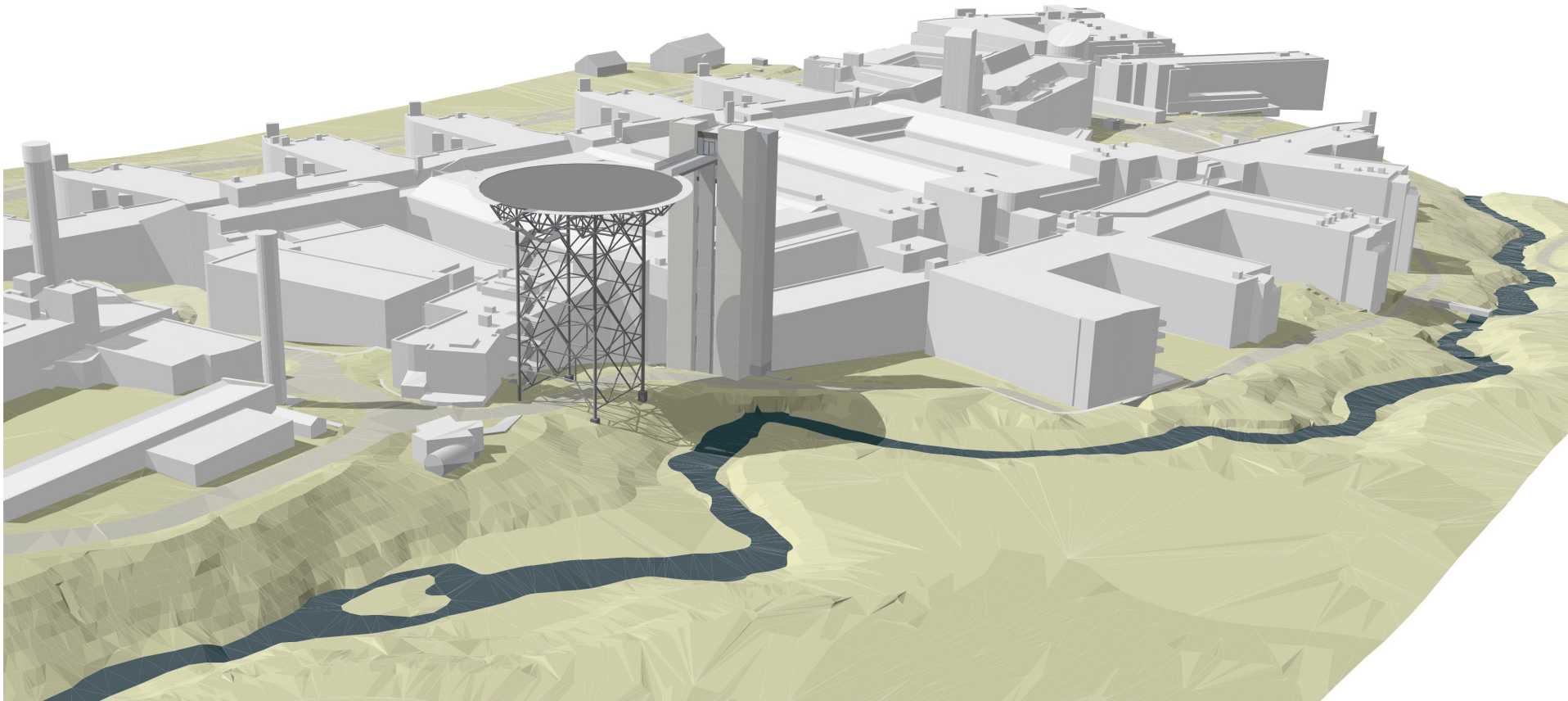
Dersom utredningsarbeidet viser at H4 likevel er et bedre alternativ, vil sykehuset måtte søke om rammetillatelse på nytt, og det er stor risiko for at Rikshospitalet ikke har klar en landingsplass for AW101 fra desember 2023.

Her burde det vært oppgitt andre tall. Vi har underkommunisert dette, sa Bjørnbeth under høringen torsdag.

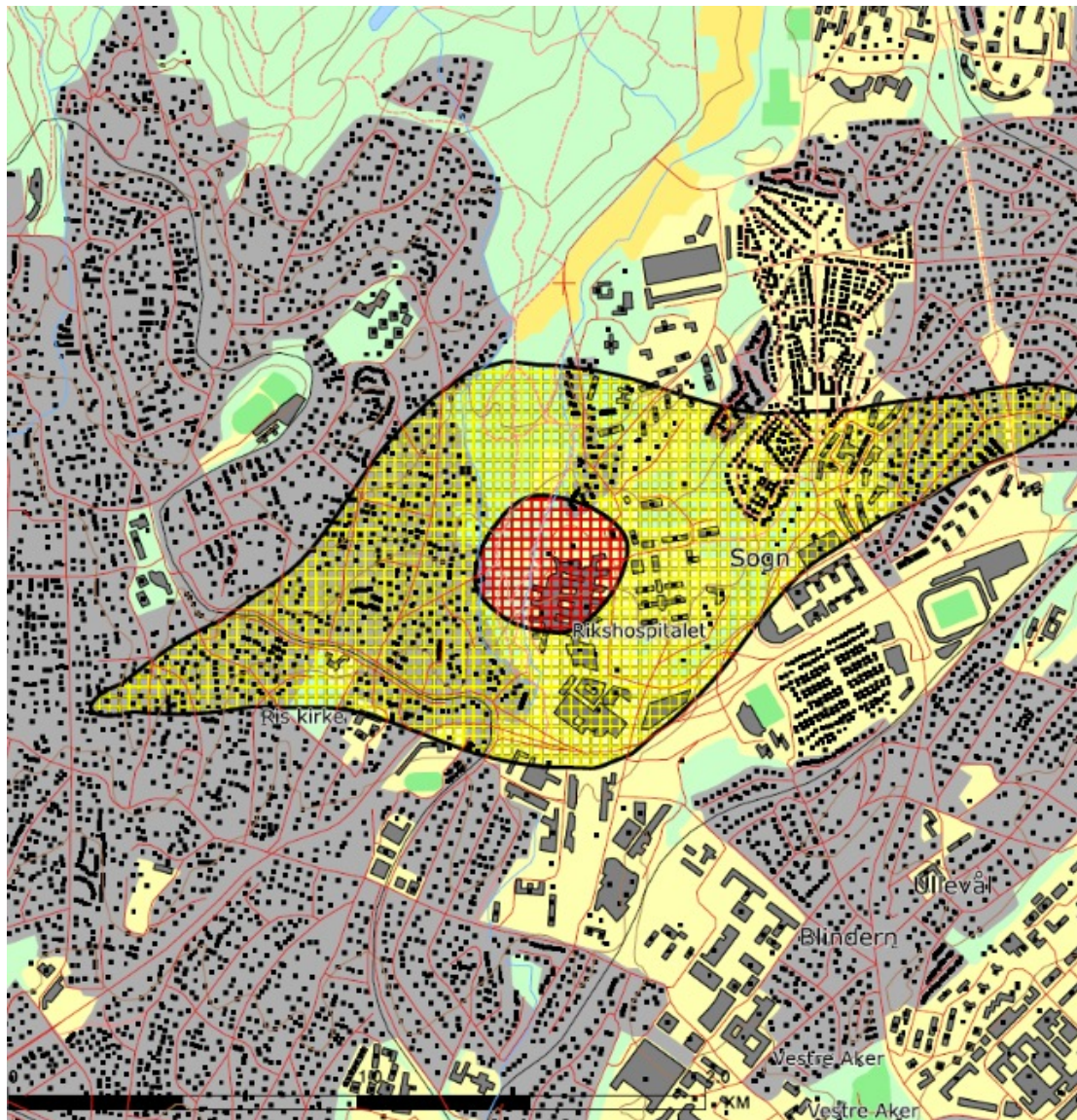
Og innrømmet at søknaden i lys av dette så merkelig ut, og at det var mangler i søknaden.

– At andre helikoptre også skal lande der er nevnt i søknaden, men har ikke kommet tydelig nok frem, sa han blant annet.

Helikopterlandingsplass H4



Støysonekart



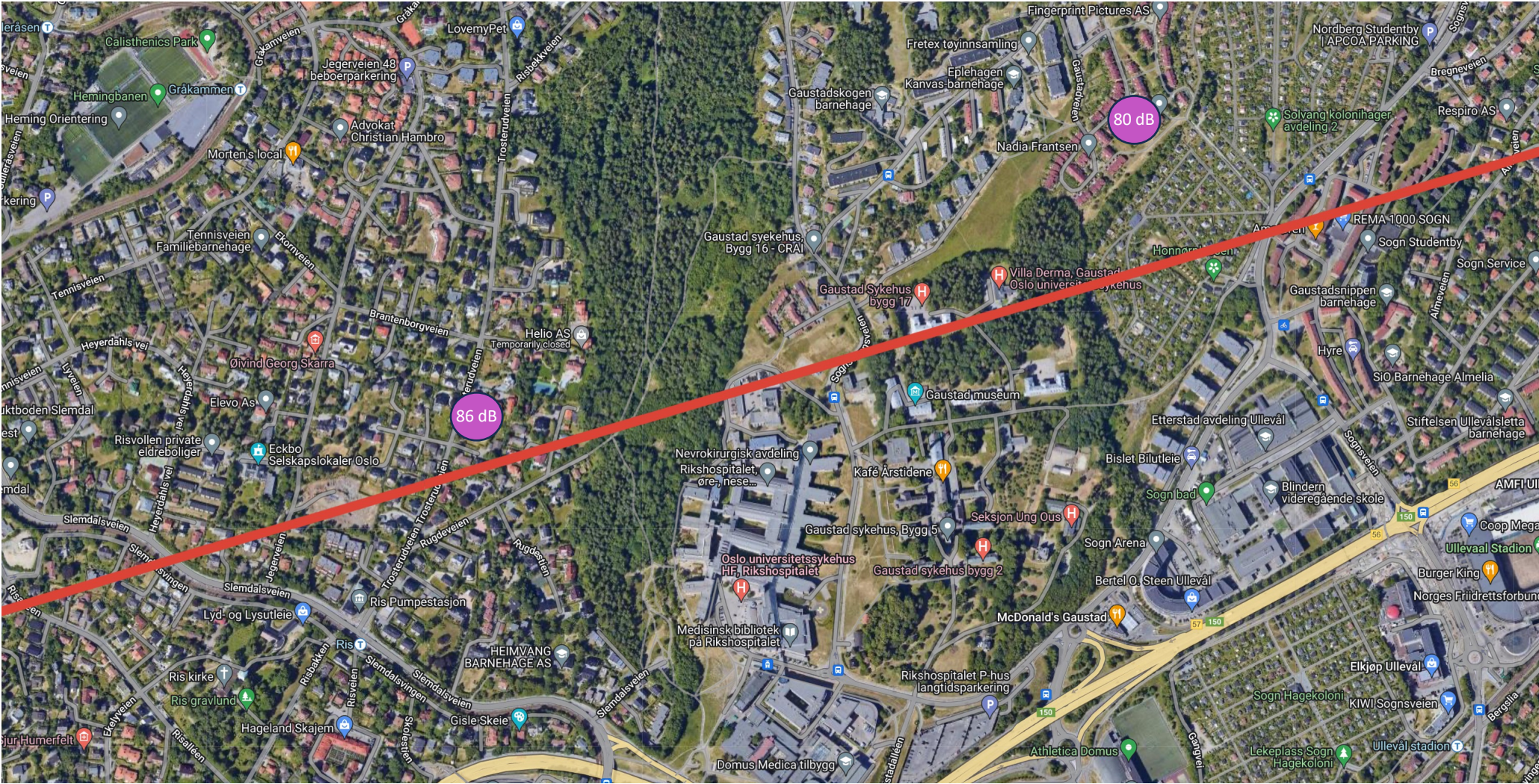
- 467 støyfølsomme bygninger (boliger, skoler og helsebygg) i gul støysone
- 11 bygninger i rød støysone

Hvilke er disse 467 boligene?
Har eierne av dem blitt informert?

Inn- og utflyvningszone



Målinger 26.09 viser at utbygger feilaktig hevder «gul sone»



RIS/SLEMDAL
«Prøveflyvningene ble en svært uhyggelig opplevelse. Det var umulig å føre en vanlig samtale på gårdsplassen og flere av oss fikk vedvarende dotter i ørene og tinnituslignende ringing i ørene utover dagen og kvelden»

«Var voldsomt støy! Spesielt store helikopter! Kom Veldig lavt! Visste ikke om dette og trodde noe hadde skjedd!»

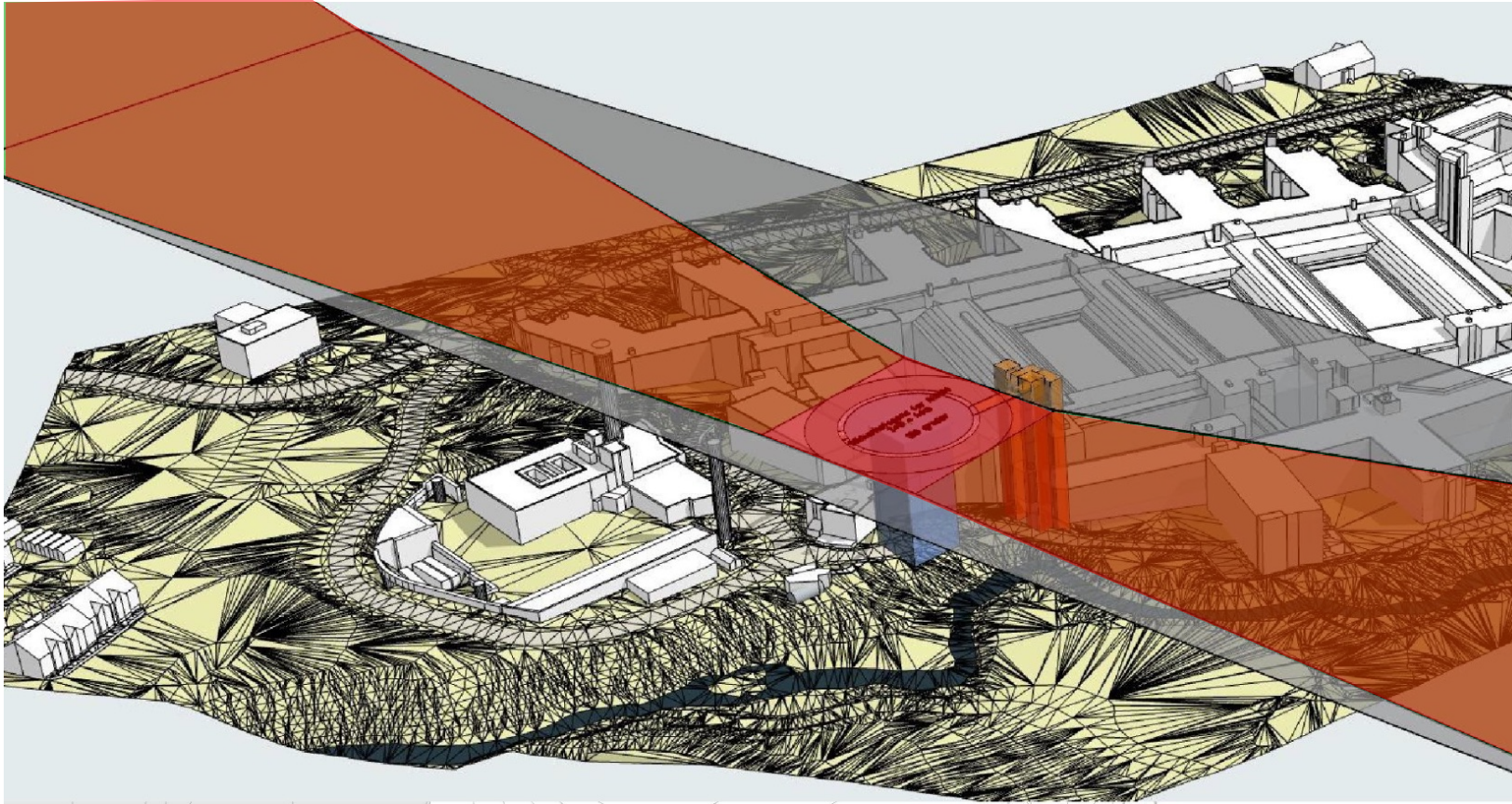
«Det var i dag testing av nye helikoptere, vet ikke om noen var hjemme, men det blir i vært fall : i) sikker oppvåkning på natta når helikopterene kjører og ii) en del vibrasjoner. Usikker hvor mye våre hus tåler, men jeg satt med foten mot ytterveggen og kjente vibrasjoner fra helikopter. Har noen andre opplevd lignende?»

«Ja mye støy, selv med vinduene igjen. Vi sover med åpent vindu, og i hvert fall xx (navn på samboer) kommer til å våkne av støyet. Jeg har ganske godt sovehjerte, så det kan hende jeg lærer å sove videre selv med det bråket, men det er stressfaktor uansett»

RIS/SLEMDAL
Bråket her den 26. var helt enormt og barn (og dyr) ble veldig urolige. Mens vi voksne i strøket tenkt: Dette kan da ikke være mulig at bebyggelsen her i strøket skal belastes med så mye støy.

Prøveflyvningen ble en solid vekker mht hvordan fremtidig livskvalitet og helse står i fare for et stort antall mennesker. Prøveflyvningene ble en svært uhyggelig opplevelse. Det var umulig å føre en vanlig samtale på gårdsplassen og flere av oss fikk vedvarende dotter i ørene og tinnituslignende ringing i ørene utover dagen og kvelden.

Inn- og utflyvningszone



Krav om uavhengig kontroll – Sognsvannsveien 10

I medhold av plan- og bygningsloven (pbl.) § 24-1 jf. Byggesaksforskriften (SAK10) § 14-3 krever vi uavhengig kontroll av følgende ansvarsområder i tiltaket:

- planlegging og prosjektering av gjennomført kartlegging av støy og vibrasjoner, fagområde lydforhold og vibrasjoner, tiltaksklasse 3

Kontrollen skal være uavhengig jf. pbl. § 24-2 og SAK10 § 14-1. Kontrollen skal gjennomføres slik ansvaret er beskrevet i SAK10 § 12-5.

Kravet om kontroll stilles ut fra kjennskap til utfordringer knyttet til helikopterlandingsplattformens plassering og støypåvirkning på omgivelsene. Kravet stilles også ut fra etatens erfaringer med rapporter basert på nominelle landingsantall og støyestimer i sak 202207445, samt innkommet dokumentasjon på støymålinger mottatt 28.09.2023.

Dere må sende inn erklæring om ansvarsrett for uavhengig kontroll senest innen søknad om brukstillatelse.

Prøveflyging

Ekstraordinær helikoptertrafikk på Rikshospitalet tirsdag 26. september 2023

Tirsdag 26. september 2023 mellom klokken 10 og 12 er det planlagt ekstraordinær helikoptertrafikk på Rikshospitalet. Dette er i forbindelse med utredningen av ny tidsbegrenset helikopterplattform, omtalt som H4, som prosjekteres av Oslo universitetssykehus (OUS).

Nytt redningshelikopter SAR Queen AW101 skal erstatte Sea King og vil stille nye krav til landingsplasser ved en rekke norske sykehus. NAWSARH-prosjektet er Justis- og beredskapsdepartementets anskaffelsesprosjekt for nye redningshelikoptre. For å kunne lande de nye helikoptrene (AW101) er man nødt til å etablere ny helikopterlandingsplass på Rikshospitalet da eksisterende landingsplass på bakkeplan ved fløy B2/C1 kan ikke betjene AW101.

Det skal etableres eleverte helikopterplattformer for nytt redningshelikopter SAR Queen AW101 på Rikshospitalet. Det bemerkes at det pågår to ulike prosjekter for etablering av nye eleverte plattformer for helikoptertrafikk på Rikshospitalet:

- 1) Nye plattformer i forbindelse med Nytt Rikshospital. To plattformer på tak som vil betjene all helikoptertrafikk når nytt Rikshospital står klart. Dette prosjektet ivaretas av Helse Sør-Øst v/ Sykehusbygg i forbindelse med utbyggingen av nytt Rikshospital
- 2) **En tidsbegrenset plattform** som vil betjene helikoptertrafikk frem til fremtidige plattformer på nytt Rikshospital står klart. Dette prosjektet ivaretas av OUS.

Det er i forbindelse med utredningen av sistnevnte prosjekt, tidsbegrenset helikopterplattform i regi av OUS, det er planlagt ekstraordinær helikoptertrafikk på Rikshospitalet tirsdag 26. september 2023.

Ny elevert plattform er tidsbegrenset og vil tentativt være i drift fra januar 2025 til 2031 (når nye helikopterplattformer på nytt Rikshospital tas i bruk). Den tidsbegrensede plattformen, omtalt som alternativ H4, er plassert på nordsiden av sykehuset, mer spesifikt vest for avsnitt D6 og nord for avsnitt E3. Se figur under. For denne plasseringen (H4) av tidsbegrenset helikopterplattform er det prosjektert tilhørende flytraséer. De nye flytraséene er plassert retning øst-vest, sammenliknet med dagens traséer som er nord-sør.

Nytt redningshelikopter, AW101, er et tyngre helikopter med vesentlig større motorkraft enn dagens Sea-King. **En av de negative konsekvensene ved innføring av nytt redningshelikopter AW101 er deriblant økt rotorvind og støy.** Dette medfører at landingsplassen må etableres som en elevert plattform for å ikke forårsake skade på omgivelsene.

OUS har utført en rekke analyser og **utredninger på støy og rotorvind i utredningen av tidsbegrenset helikopterplattform H4 som beskriver forventet nivå på sykehusets områder og nærliggende områder** (naturområder og naboer). Utredningene beskriver også forventede tiltak som må gjennomføres for å ivareta støy og rotorvind på aktuelle områder.

Etter **innspill fra flere interessenter, deriblant naboer**, er det ønsket å gjennomføre prøveflyging med nytt redningshelikopter mot prosjektert plattform (H4) ved bruk av nye traséer.

Hensikt med prøveflyging

- 1) Testflygning av nye traséer inn mot ny posisjon H4
- 2) Påvirkning av rotorvind fra AW101 i Gaustadskogen i nærheten av plassering av plattform H4
- 3) Støypåvirkning fra helikoptre på sykehusets områder og naboer i rød støysoner
- 4) Måle støy på fra ulike helikoptertyper (AW101, Sea King og Luftambulansen) og se på differansen mellom dagens situasjon og planlagt fremtidig situasjon (H4).

Ulike målinger ifbm prøveflyging

OUS vil dokumentere påvirkning av rotorvind i Gaustadskogen ved bruk av videodokumentasjon, vindmålinger og observatører. Ytterligere vil det plasseres **måleutstyr og observatører hos utvalgte naboer** i rød sone for å kartlegge maksimal støynivå og vibrasjoner hos naboer i rød støysoner for plassering H4.

Hvordan påvirker dette sykehuset?

Deler av sykehusets områder vil bli stengt for ferdsel, både myke trafikanter og biltrafikk, i det øyeblikket helikoptre er i nærheten. Bakgrunnen for dette er **fare for løse gjenstander og sedimenter som virvles opp av rotorvind** som **kan medføre skader på myke trafikanter** og biltrafikk rett i nærheten av planlagt plassering av plattform. Det er planlagt mellom totalt 4-8 overflygninger av både nytt redningshelikopter AW101 og luftambulansen. Varighet estimert 1-2 minutter hver overflygning. Sikkerhetsvakter vil være stasjonert ut på sykehusets områder samt i Gaustadskogen.

Hvordan påvirker dette naboer og nærliggende områder?

Naboer og eksterne interessenter vil oppleve noe støy. Støyen vil ikke være helseskadelig. I tillegg vil det være **redusert fremkommelighet i Gaustadskogen** for en kort periode ved overflygning. OUS vil plassere godt synlige sikkerhetsvakter for å ivareta sikkerheten for myke trafikanter i nærheten av plattformen.

Tidspunkt for prøveflygninger:
Tirsdag 26. september 2023, kl 10-12

Tentativ tidsplan tirsdag 26. sept 2023:

- Klokken 10: Nytt redningshelikopter AW101 testflyr traséer tilhørende H4 (øst-vest/vest-øst innflygninger).

- Klokken 11: Luftambulansen lander på eksisterende landingsplass (nord-sør innflygning, dersom været tillater det). Testflygning av nye traseer tilhørende H4 (øst-vest)

- Klokken 12: Dagens redningshelikopter Sea King lander på eksisterende landingsplass (nord-sør innflygning, dersom været tillater det)

Avvik kan forekomme da det kan forekomme redningsoppdrag som må prioriteres foran planlagt prøveflyging

Helikopteret var 66 meter over bakken, landet ikke, da er målinger av rotorvind ikke relevante

Men støynivåene var høye, tross høyde og også langt borte fra H4