

Deres referanse: saksnummer 202309751 – Byggesak: Sognsvannsveien 10 med flere – Etablering av tidsbegrenset helikopterlandingsplattform – Rikshospitalet.

HELIKOPTERFLYVNINGER - STØYSONE FOR RIS/SLEMDAL LANGT OVER TILLATTE VERDIER.

Viser til prøveflyvninger av helikopter fra Rikshospitalet 26. september 2023, fra tenkt helikopterlandingsplattform og tilhørende trase øst-vest. Helikoptrene som prøvefly var AW 101 SAR Queen, Luftambulansen og Sea King.

Flere beboere og sameier i området Ris/Slemdal utførte målinger av helikopterstøyen ved flyvningene. Målingene viser at flere av støyverdiene er helt i øvre del av gul støysone (tett opptil rød støysone) og i rød støysone. Målingene ble utført utendørs flere steder i området Ris/Slemdal i tilhørende veier og skog. Støynivåene som er målt utgjør verdier tilsvarende rød sone, dette følger av tilhørende forskrift for støy; Retningslinje forbehandling av støy i arealplanlegging T-1442/2016 (utdrag fra T-1442):

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

WHO's (verdens helse organisasjon) anbefaler at grensen for flystøy (fly og helikopter) skal være 45dB på dagtid og 40dB på natten. Utdrag fra WHO's rapport for støy:

Recommendations

For average noise exposure, the GDG **strongly** recommends reducing noise levels produced by aircraft below **45 dB** L_{den}, as aircraft noise above this level is associated with adverse health effects.

For night noise exposure, the GDG **strongly** recommends reducing noise levels produced by aircraft during night time below **40 dB** L_{night}, as aircraft noise above this level is associated with adverse effects on sleep.

Målinger ble utført av autorisert firma for måling og ble utført i området Ris/Slemdal. Klokkeslett, helikoptertype og støynivå fremgår av skjema for målingene (nedenfor). Målingene ble utført 26. september 2023 ved prøveflyvningene av helikopter fra Rikshospitalet.

Utdrag fra flere ulike plasseringer for måling i området Ris/Slemdal med tilhørende støy nivå (dB):

Trasé	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest
Passering	SAR #1	SAR #2	SAR #3	SAR #4	SAR #5	SAR #6	SAR #7	SAR #8	SAR #9	SAR #10
ID	AW-101	AW-101	AW-101	AW-101	AW-101	AW-101	AW-101	AW-101	AW-101	AW-101
Klokkeslett	10:14:11	10:15:35	10:19:28	10:21:03	10:25:13	10:28:54	10:30:43	10:35:01	10:37:10	10:38:05
LA _{Smax} [dB]	82	81	84	79	76	83	86	86	75	85

Trasé	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest
Passering	Ambulanse #1	Ambulanse #2	Ambulanse #3	Ambulanse #4	Ambulanse #5	Ambulanse #6
ID	LN-OJJ	LN-OJJ	LN-OJJ	LN-OJJ	LN-OJJ	LN-00B
Klokkeslett	10:58:47	11:02:15	11:05:55	11:07:25	11:11:45	11:31:20
LA _{Smax} [dB]	66	67	69	76	76	76

Trasé	Nord-syd?	Nord-syd?	Nord-syd?	Nord-syd?	Nord-syd?
Hendelse	Seaking#1	Seaking#2	Seaking#3	Seaking#4	Seaking#5
ID	-	-	-	-	-
Klokkeslett	12:16:00-12:17:00	12:17:59-12:18:24	12:18:30-12:19:30	12:21:30-12:22:00	12:25:30-12:26:00
LA _{Smax} [dB]	60	59	63	69	65

Trasé	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest
Passering	SAR #1	SAR #2	SAR #3	SAR #4	SAR #5	SAR #6	SAR #7	SAR #8	SAR #9	SAR #10
ID	AW-101	AW-101	AW-101	AW-101	AW-101	AW-101	AW-101	AW-101	AW-101	AW-101
Klokkeslett	10:14:11	10:15:35	10:19:28	10:21:03	10:25:13	10:28:54	10:30:43	10:35:01	10:37:10	10:38:05
LA _{Smax} [dB]	77	78	77	76	77	76	80	80	79	77

Trasé	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest
Passering	Ambulanse #1	Ambulanse #2	Ambulanse #3	Ambulanse #4	Ambulanse #5	Ambulanse #6
ID	LN-OJJ	LN-OJJ	LN-OJJ	LN-OJJ	LN-OJJ	LN-00B
Klokkeslett	10:58:47	11:02:15	11:05:55	11:07:25	11:11:45	11:31:20
LA _{Smax} [dB]	67	67	66	73	74	76

Trasé	Nord-syd?	Nord-syd?	Nord-syd?	Nord-syd?	Nord-syd?
Hendelse	Seaking#1	Seaking#2	Seaking#3	Seaking#4	Seaking#5
ID	-	-	-	-	-
Klokkeslett	12:16:00-12:17:00	12:17:59-12:18:24	12:18:30-12:19:30	12:21:30-12:22:00	12:25:30-12:26:00
LA _{Smax} [dB]	64	65	67	73	71

Trasé	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest
Passering	SAR #1	SAR #2	SAR #3	SAR #4	SAR #5	SAR #6	SAR #7	SAR #8	SAR #9	SAR #10
ID	AW-101	AW-101	AW-101	AW-101	AW-101	AW-101	AW-101	AW-101	AW-101	AW-101
Klokkeslett	10:14:11	10:15:35	10:19:28	10:21:03	10:25:13	10:28:54	10:30:43	10:35:01	10:37:10	10:38:05
LASmax [dB]	82	80	88	79	86	86	88	90	78	79

Trasé	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest	Øst-vest
Passering	Ambulanse #1	Ambulanse #2	Ambulanse #3	Ambulanse #4	Ambulanse #5	Ambulanse #6
ID	LN-OUJ	LN-OUJ	LN-OUJ	LN-OUJ	LN-OUJ	LN-00B
Klokkeslett	10:58:47	11:02:15	11:05:55	11:07:25	11:11:45	11:31:20
LASmax [dB]	73	73	74	81	79	83

Trasé	Nord-syd?	Nord-syd?	Nord-syd?	Nord-syd?	Nord-syd?
Hendelse	Seaking#1	Seaking#2	Seaking#3	Seaking#4	Seaking#5
ID	-	-	-	-	-
Klokkeslett	12:16:00-12:17:00	12:17:59-12:18:24	12:18:30-12:19:30	12:21:30-12:22:00	12:25:30-12:26:00
LASmax [dB]	70	66	64	75	71

Målingene ble utført av beboere, ettersom OUS feilaktig ikke gjennomførte målinger i området Ris/Slemdal fordi de har fastholdt at området kun blir belastet som gul støysone. Det fremgår av målingene at dette er feil. OUS og utbygger har heller ikke gjennomført ROS-analyse for Ris/Slemdal. Ut ifra målingene er det åpenbart at begge deler skulle vært utført av utbygger for å tilfredsstille krav til konsekvensutredning i Plan- og bygningsloven.

Helikopterplattformen med tilhørende flytrase skal vedvare i åtte år mens utbyggingen av nye Rikshospitalet pågår. 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. Begrepene «midlertidig» og «tidsbegrenset» er derfor feilinformasjon og villedende fra OUS og utbygger sin side.

Flere som bor i området beskrev støyen fra prøveflyvningene fra helikoptrene som «helt forferdelig», «virkelig ille», «støyen var ubeskrivelig og gikk igjennom kroppen» og at «området blir ubeboelig». Dette var fra voksne mennesker. Det bor over 1000 småbarn i området. Dette vil oppleves enda mer skremmende for et lite menneske, og være helseskadelig for barna som er fastboende og skal vokse opp i støyen. Det er utvilsomt at støyen fra både AW101 og Sea King er egnet til å vekke sovende barn. Den er også svært skremmende på dagtid.

Det fremgår av målingene og flyradar (app) at AW 101 SAR Queen var ca. 66 meter over bakkenivå ved det nærmeste naboområdet til plattformen. Den normale minimumshøyden over bebyggelse for dette helikoptre skal være 1000 fot som tilsvarer 300 meter. På andre siden av Gaustaskogen passerte helikoptret på 300 fot, altså ca. 120 meter. Den gjennomtrengende støyen, og å visuelt ha et enormt helikopter hengende så lavt at man nærmest kunne ta på helikoptret, var uhyrlig.

Helikopterplattform og flytrase må plasseres der det ikke er fastboende. Sykehusområde går helt ned til ring 3, der er det ikke boliger. Flytrase må være over SINTEF, Blindern, og ring 3, hvor det ikke er mennesker og barn som oppholder seg på ettermiddager og nattestid. Dette bør være innlysende. Hvorfor er det ikke gjort slik?

Flytrasene øst-vest er fullstendig hensynsløst den mest belastende plasseringen, nærmest mulig et boligstrøk med svært mange barn og familier. Rett ved en skog som brukes. Hva er begrunnelsen?

Det er under enhver omstendighet mye støy for et boligområde ved siden av et sykehus, selv om sykehuset la helikopterplattformen et annet sted med trase nord-sør. Men dette vil i det minste være levelig, i motsetning til det som foreslås nå. Hvorfor hensyntar ikke sykehuset i sin planlegging at det skal gjøres mest mulig skånsomt? Det vil uansett bli belastende for naboområdet, som i utgangspunktet ikke har noe med sykehuset å gjøre. **Hvorfor prioriterer OUS og utbygger kun at helikoptertrafikken ikke skal gå over egen bygningsmasse?**

Området som belastes av støyen fra helikoptertrafikken er et familieområde hvor det bor barn i tilnærmet alle husene. Området er tilknyttet Slemdal Skole og ti forskjellige barnehager hvor barna har tilhørighet. Det er også mange eldre som bor i området, med få forutsetninger for å flytte. Gaustaskogen er et svært populært skogsområde som blir ødelagt. Det er et mangfold av dyreliv i skogen som vil opphøre å eksistere. Sykehuspasienter oppholder seg på et sykehus i en begrenset periode. Det bor over 3000 barn i området Ris/Slemdal, som enten går i barnehagen, på Vinderen Skole, Slemdal Skole eller Ris Ungdomsskole. Familieområdet Ris/Slemdal kan best beskrives som et område hvor mange barn er ute og leker i hagene, de spiller fotball og hopper på trampoliner, de sykler i gatene og leker i Gaustaskogen. Uteområdet Ris/Slemdal brukes i stor grad. Dette blir ødelagt. 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 levevelferden på sykehuset og at fastboende barn i nærområdet isteden skal betale prisen?

Samtlige naboer i boligområdet kan ikke fatte at det kan gis tillatelse til dette. Dette er fordi opplevelsen av støy tilsier at dette er utenfor det som er lov. Det er også utenfor det et enkeltmenneske skal måtte leve med. Menneskerettighetene som Norge anerkjenner beskytter individet mot nettopp slike tiltak i EMK art. 8 og retten til å leve i et støyfritt miljø. Grenseverdiene EMD har benyttet i avgjørelser, viser at støynivået området utsettes for er over det menneskerettighetene tillater. Vi viser til vedlagt dokumentasjon for støymåling. For øvrig skal det legges til at for å få et faktisk bilde av hvordan helikoptertrafikken oppleves, må man nesten selv stå i nærheten av et helikopter av typen AW 101 som flyr på lav høyde slik som ved prøveflyvningene. Opplevelsen og påkjenningen det er på kroppen, er ikke noe som egentlig kan kommuniseres med tekst og tall.

Sykehuset har alle forutsetninger for å planlegge beliggenheten til helikopterplattform på et sykehus som ikke er bygget. Det er selvsagt særdeles mindre inngripende dersom helikoptrene flyr i nord-sør retning over Blindern/SINTEF/ring 3, hvor det ikke er boliger. I disse byggene er det ikke mennesker på natten og ingen som blir vekket av støyen.

Det bes om en redegjørelse fra utbygger om begrunnelsen for valg av plassering av plattform og begrunnelse for valg av trase.

Det bes innstendig om at plassering av plattform og trase i øst-vest retning endres, slik at boligområdet i umiddelbar nærhet til sykehuset blir berørt i mindre grad.

Flyvning som under prøveflyvningene utgjør et brudd på menneskerettighetene, EMK art. 8 og individets rett til å leve i et støyfritt miljø. Vi vil vurdere å fremme saken for menneskerettighetsdomstolen dersom planene ikke endres. Vil vi i så tilfelle nedlegge påstand om at helikoptertrafikken opphører.