

Merknader til nabovarsel

På byggeplaner ved Rikshospitalet vedrørende etablering av Bygg J og tilhørende helikopterplattformer og flytrase.

Deres referanse: 10216575-03

1. Innledning

Viser til nabovarsel med byggeplaner for oppføring av Bygg J som del av utbygging av nye Rikshospitalet.

Det opplyses i nabovarslet at det er snakk om den permanente løsningen for sykehuset. Det er spesielt to forhold som skiller seg ut som problematisk. Det ene er høyden på bygningene i forhold til omgivelsene rundt. Det andre er plassering og høyde på helikopterplattformene.

2. Høyde og helikopterplattform

Høyden på bygningsmassen vil ødelegge bybilde i Vestre Aker. Ikke noe annet sted i område finnes det bygninger med tilsvarende høyde. Bygg J blir liggende inntil Gaustaskogen som er «inngangen til marka». Det ødelegger opplevelsen av natur og skog med så høy bygningsmasse tett inntil.

Det er oppgitt i varslet til Multiconsult at det høyeste punktet på Bygg J er over 60 meter høyt. Helikopterlandingsplattformene skal ifølge varslet, plasseres på toppen av de to nordligste lamellene på plan 14, noe som er det høyeste punktet på Bygg J - 60 meter over bakkeplan. Til sammenligning, er trærne i Gaustaskogen omtrent en tredjedel av denne høyden. Gran- og furutrær blir vanligvis rundt 20 meter høye.

I dag sees Gaustaskogen som en grønn horisont fra området rundt. Bilder fra Gaustaskogen slik den ser ut i dag:



Dersom bygningene skal være 60 meter høye, blir dette tre ganger så høyt som trærne på bildet. Det vil altså overskygge Gaustaskogen fullstendig. Det vil også bli visuelt synlig fra hele Vestre Aker bydel.

Det står videre at «en høyt plassert landingsplattform er gunstig da landingsplattformen fungerer som skjerm mot både støy og rotorvind.». Dette er feil og meget villedende informasjon. Hvordan skal en landingsplattform i seg selv, plassert på høyest mulig punkt, skjerme for lyd? Tvert imot vil lyden ikke stoppes av noe, men «reise» i luften svært langt, og over en lengre tidsperiode. Det er grunnleggende kunnskap at lyd best stoppes med tunge materialer med høy massetetthet, eksempelvis betong, gips og stein. Med andre ord er bygningsmasse en effektiv måte å dempe lyd på. Dersom helikopterplattformen plasseres på toppen av det høyeste bygget, er det ingenting som stanser lyden.

Fly- og helikopterlyd har spesielt lang rekkevidde. Viser til tidligere innsendt merknad til varsel om «tidsbegrenset» helikopterplattform (Plan- og bygningsetaten sak nr. 202309751), se vedlegg 2. De tidligere innsendte merknadene har et eget punkt om flystøy som er svært relevant. En plassering med høyde som foreslått vil uten tvil være den løsningen som vil påvirke store omkringliggende områder og nabolag i størst mulig grad.

Det er tidkrevende å stadig besvare nabovarsler fra sykehusutbyggingen. De tidligere innsendte merknadene inkluderes derfor som del av disse merknadene til oppføring av Bygg J, som vedlegg 2. Det er flere forhold som er likt i vedlegg 2 for oppføringen av Bygg J. I tillegg til et eget punkt om flystøy, inneholder vedlegg 2 informasjon om demografien i barnefamilieområdet rundt Rikshospitalet (om barneskolene, barnehager og idrettsanlegg), Gaustaskogen (med sjeldne arter som vil bli utryddet) og menneskerettighetenes grenser for støy enkeltindividet kan utsettes for. Ettersom det ikke søkes om dispensasjoner for oppføring av Bygg J, se bort ifra juridiske henvisninger til dispensasjonsreglene. For øvrig er faktum det samme ved oppføring Bygg J som i vedlegg 2.

I forbindelse med søknaden til «tidsbegrenset» helikopterlandingsplassen (sak nr. 202309751) ble det foretatt prøveflyvninger med tre typer helikopter. OUS foretok ikke egne lydmålinger i området Ris/Slemdal, da de mente dette ikke var nødvendig ut ifra estimert lydnivå. ROS-analyse ble kun foretatt for selve sykehusområdet. Det viste seg, igjen, å være feilaktig informasjon fra OUS, ettersom flere naboer foretok støymålinger med sertifiserte støymålere som viste støy langt over verdier OUS har oppgitt til Plan- og bygningsetaten.

Det må selvsagt utføres en ny og grundig ROS-analyse med fokus også på omkringliggende områder.

Multiconsult gir tilsvarende feilaktige opplysninger. Både OUS og Multiconsult forleder Plan- og bygningsetaten om lydbelastningen i området rundt. Det ble sendt inn en rekke klager og dokumentasjon som viser støymålingene til Plan- og bygningsetaten i sak nr. 202309751. Dokument med støymålinger inkluderes her som vedlegg 1. Det er referanser til hva som er å anse som helseskadelig støy og forskriftskrav. Støymålingene som ble utført i nabolaget for helikopterstøy, overskred både anbefalte verdier og forskriftskrav betraktelig.

Multiconsult har inntatt en uklar illustrasjon fra gammel dokumentasjon for å illustrere støyen. Illustrasjonen gir et uriktig bilde av støybelastningen i området og er misvisende. Det må uansett løsning lages illustrasjoner slik at man får tilstrekkelig visuell informasjon av hvordan prosjektet vil bli oppfattet med hensyn til både fjern- og nærvirkninger for omkringliggende områder. Dette er man pålagt i alle andre større byggesaker og må selvsagt gjøres også her.

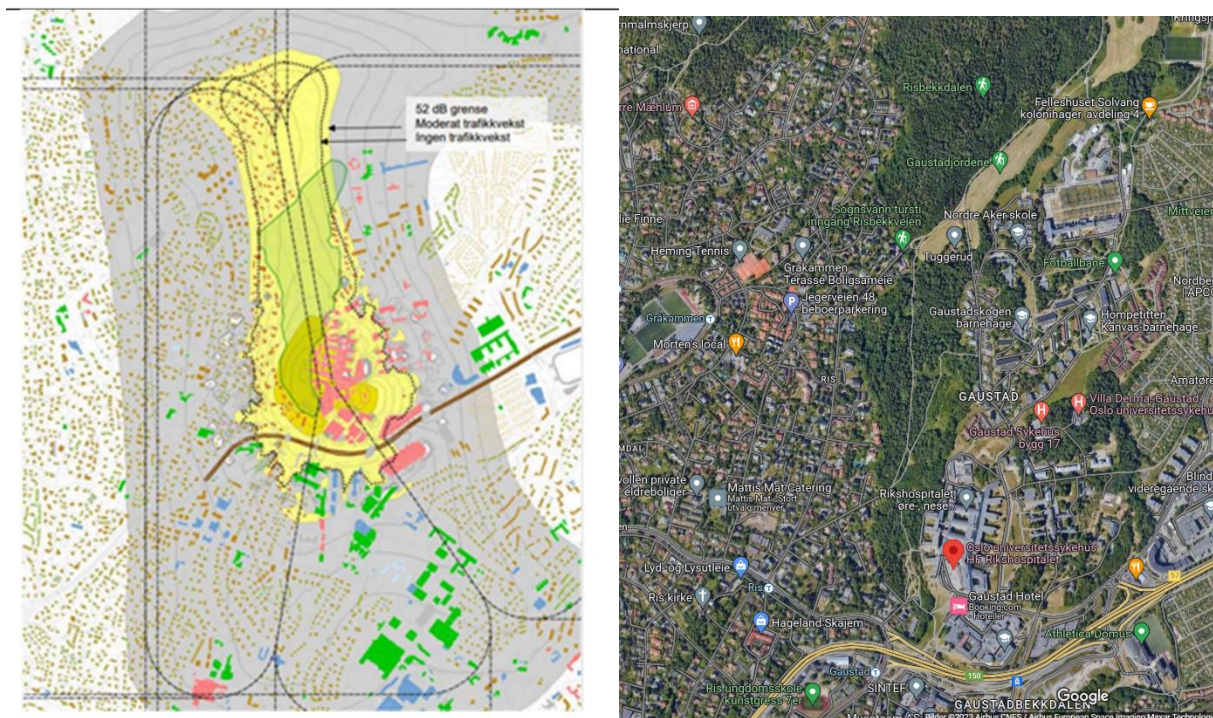
Det visuelle uttrykket av en helikopterplattform plassert på toppen av et 60 meter høyt bygg, tett inntil en skog, bør revurderes. Er det ønskelig å se tung helikoptertrafikk fra ethvert sted i Vestre Aker bydel og marka?

Det ville vært adskillig mindre sjenerende dersom et nytt sykehus bygges med lavere høyder og i samsvar med øvrig bebyggelse rundt.

Helikopterplattformen bør også ligge på bakken, skjermet av sykehusets egen bygningsmasse. Plassering og tiltak kan da implementeres i prosjekteringen for sykehuset. Da vil lyden stanse tidligere og «forsvinne/reduseres» vesentlig raskere ved landing og letting. Påvirkningen på nabolaget vil således reduseres vesentlig. Det finnes i dag en plattform som ligger mellom sykehusets bebyggelse, der den blå prikken på kartet nedenfor er. Lyden fra denne plattformen høres i mindre grad, i det den dempes når helikoptret forsvinner bak bygningsmassen: (se blå prikk for beliggenhet av nåværende plattform på kart nedenfor)



Multiconsults forslag til helikopterplattform med tilhørende trase beskrives med illustrasjonen til venstre:



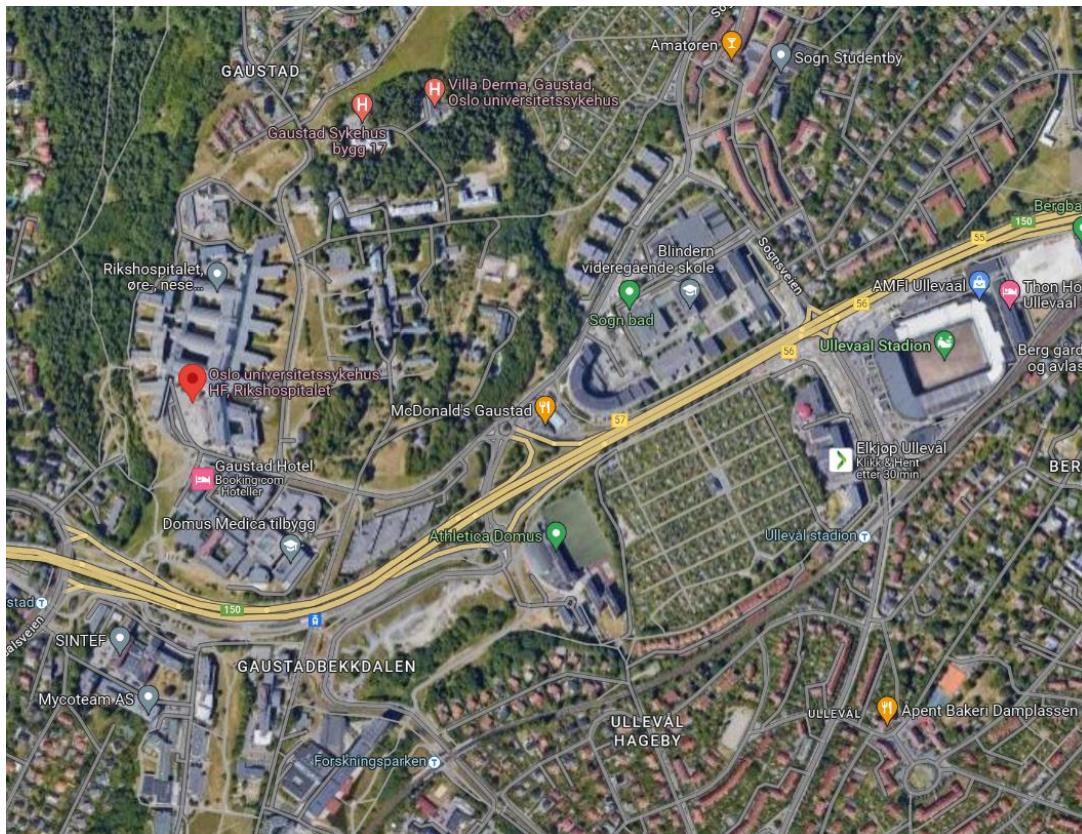
Med denne traseen vil man belaste hele området Slemdal/Ris/Heming med både støy og tung helikoptertrafikk i all overskuelig fremtid. Dette er unødvendig, da det finnes alternativer til plassering av helikopterplattform og trase, og akuttmottaket kan plasseres et annet sted. Helikopterplattformen bør omprosjekteres til å ligge slik at den er til minst mulig sjenanse for boligområdene nær Rikshospitalet. Det bør legges nær trafikkmaskinen sør-øst for Rikshospitalet, og flytrase bør være sørover, der det er bygninger hvor mennesker jobber, altså kun oppholder seg på dagtid og i kortere perioder.

Området vest for Rikshospitalet og Gaustaskogen er et boligområde hvor det i hovedsak bor barnefamilier. Til illustrasjon ligger det to barneskoler, en ungdomsskole, ti barnehager og et idrettsanlegg med fotball- og tennisanlegg i området.

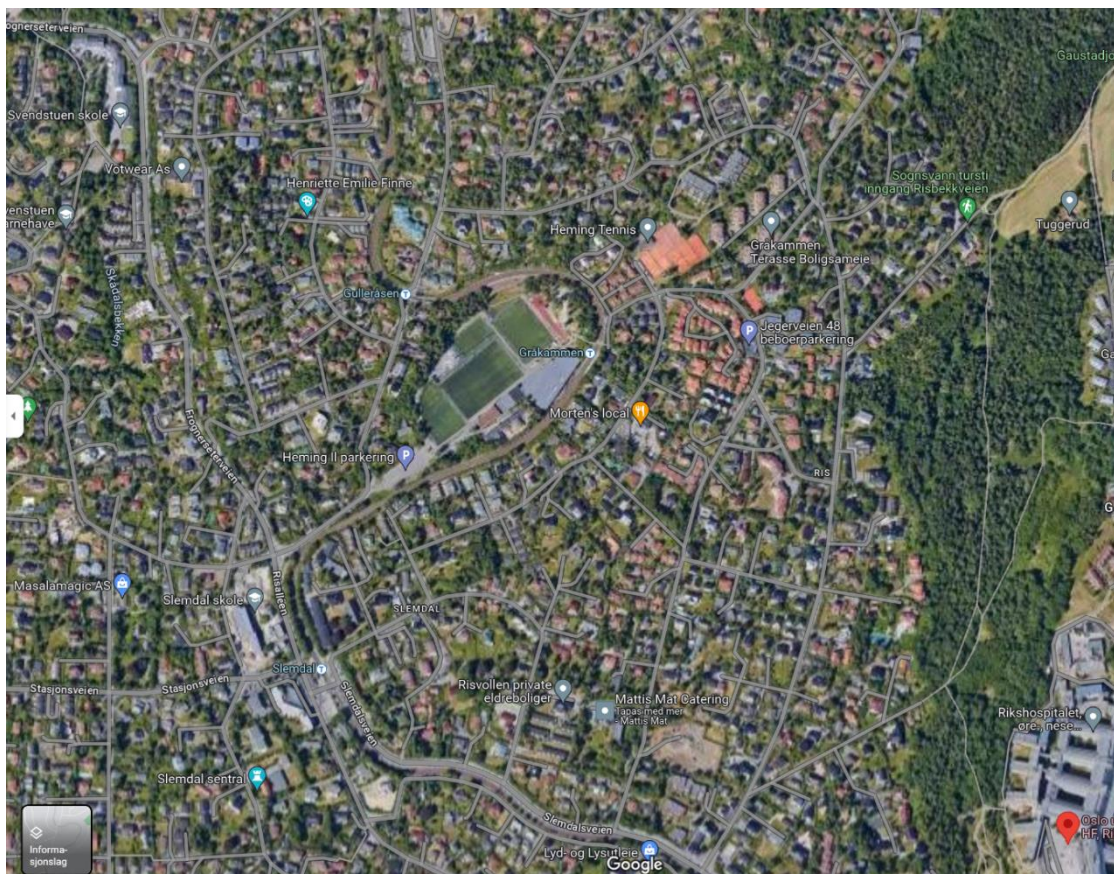
Området sør og øst for Rikshospitalet består av Ring 3 og tilhørende trafikkmaskin, vitenskapsbyen, SINTEF og forskningsparken hvor det kun er aktivitet på dagtid.

Uavhengig av innflyvningstrase må det legges andre føringer og begrensninger på flyhøyde ved inn- og utflyvning. Et helikopter kan fly høyere, vesentlig lenger, for så å gå rett ned over landingsplattform, enn det som er forutsatt i planleggingen. Dette vil også redusere påvirkning på nabolaget i nærheten.

Det er stor forskjell på området vest og sør for Rikshospitalet. Oversiktsbilde sør:



Området vest for Rikshospitalet:



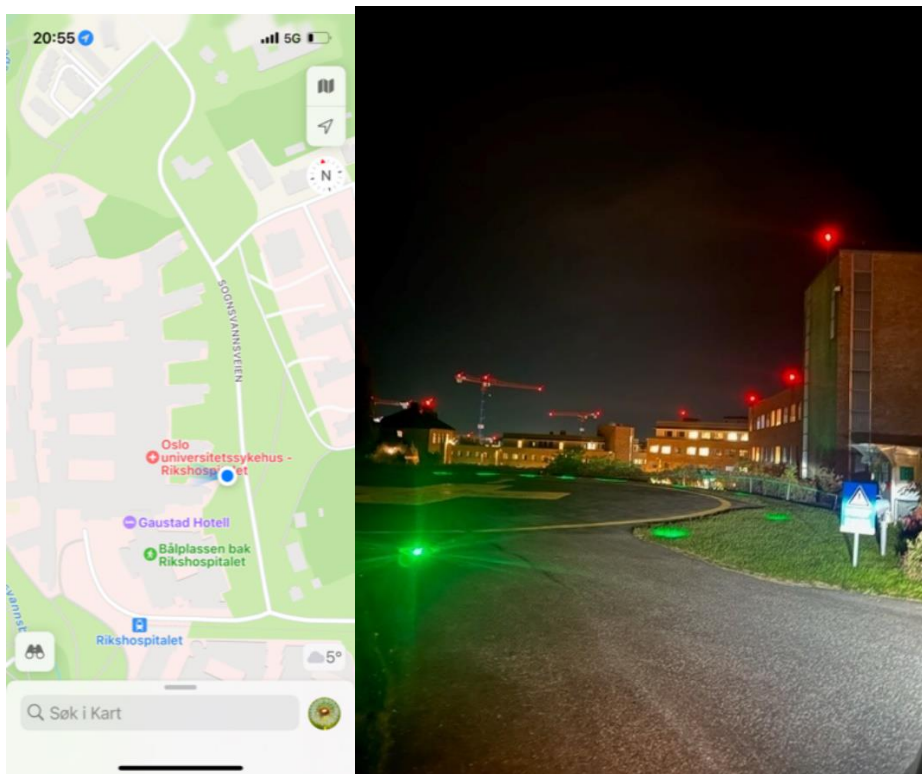
3. Omprosjektering

Det finnes allerede en helikopterplattform på bakkeplan (se kart) som er mindre belastende for nabomiljøet enn det Multiconsult nå foreslår. Det er derfor klart at det finnes alternativer for plassering som er bedre enn på toppen av Bygg J i 60 meters høyde. Den nye plattformen på Bygg J Multiconsult søker om, er ekstremt dominerende både visuelt og lydmessig.

Multiconsult sier at «For eksisterende bebyggelse kan fasadetiltak være aktuelt for å redusere innendørs støynivå». Man anbefaler her å gjøre tiltak på alle husene i nabolagene, fremfor å gjøre tiltak på nytt sykehus. Dette er en håpløs ansvarsfraskrivelse og viser fullstendig mangel på planlegging.

Det vil være fullt mulig å prosjektere bygningsmassen for nytt rikshospital på en slik måte at man kan lande helikopter på bakken, skjerme nabolaget for lyd og samtidig ivareta sykehusets funksjoner. Høyden på Bygg J må også reduseres i høyden slik at den harmonerer med bebyggelsen som allerede eksisterer i område.

Helikopterplattformen på bakkeplan imellom Rikshospitalets egen bygningsmasse ser slik ut på nattetid:



4. Feilinformasjon i Multiconsults dokumentasjon om lyd

Multiconsult oppgir i sin dokumentasjon:

«Det ble utført støyberegninger i forbindelse med reguleringsplanarbeidet, der flere ulike alternativer for plassering av landingsplasser ble utredet. I alle løsningene ble støy beregnet til over anbefalt grenseverdi for gjennomsnittlig lydnivå (Lden), for boliger nær landingsplassene. Ved den valgte

løsningen vil de fleste boliger i gul støysone befinne seg i sonens nedre 5 dB intervall, og ingen boliger kommer til å befinne seg i rød støysone. Et utendørs tidsmidlet lydnivå inntil $L_{den} = 57$ dB (dvs. 5 dB inn i gul sone), og et begrenset antall hendelser over maks 80 dB dag/kveld/natt, anses å gi en tilfredsstillende støysituasjon for vanlig boligbebyggelse. For eksisterende bebyggelse kan fasadetiltak være aktuelt for å redusere innendørs støynivå. Hvorvidt dette er nødvendig for de enkelte boligene, vil undersøkes nærmere og være en egen prosess med berørte naboer. Dette kan være aktuelt for eiendommene innenfor den gule sonen på kartet i figur 4. De eiendommene som befinner seg innenfor grå sone kan oppleve en endring av støyforhold, men støyverdiene vil ligge innenfor tillatte verdier i støyforskriften.»

Dette er ikke riktig. Lydnivået som oppgis er langt høyere enn det som ansees helsemessig forsvarlig. Dette fremgår både av norsk forskrift og WHO (verdens helse organisasjon) sine anbefalinger:

Fra WHO om lydbelastning:

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.

Fra støyforskrift T – 1442/2016 Retningslinje forbehandling av støy i arealplanlegging:

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

Det fremgår av oversikten at lyd over 80 dB (slik det beskrives i dokument fra Multiconsult) er rød støysone. Opplysningene Multiconsult fremsetter, om at dette skal være tilfredsstillende og ikke skadelig, er feil. For grundigere gjennomgang av lyd, helikopterlyd og belastningen til nærområdet (herunder Gaustaskogen og småbarnsområde) se vedlegg 1.

VEDLEGG 1 – Helikopterstøy og lydmålinger Slemdal/Ris

VEDLEGG 2 – Merknader til nabovarsel sak nr. 202309751

VEDLEGG 1

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
LASmax [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-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]	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
LASmax [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
LASmax [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-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]	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
LASmax [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
LA _S max [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
LA _S max [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
LA _S max [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 nattetid. 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.

Merknader til nabovarsel

På byggeplaner ved Rikshospitalet vedrørende oppføring av helikopterplattform og tilhørende flytrasé for helikopter

Deres referanse nr. 202303844 og 202207445

1 INNLEDNING

Viser til nabovarsel med byggeplaner for helikopterlandingsplattform med trapp- og heistårn og tilhørende flytrasé (heretter Tiltaket), tilknyttet Rikshospitalet mottatt 2. juni 2023 med svarfrist 16. juni 2023. Disse merknadene til nabovarselet (heretter: klagen) på Tiltaket er følgelig rettidig.

Vi avviser at vilkårene for dispensasjon er oppfylt, og dispensasjon kan følgelig ikke innvilges, jf. Plan- og bygningsloven (pbl.) § 19-2 (2) (3). Hensynet bak bestemmelsene det dispenseres fra blir vesentlig tilsidesatt, jf. pbl. § 19-2 andre ledd. Ved dispensasjon fra loven og forskriften til loven skal det legges særlig vekt på: «*dispensasjonens konsekvenser for helse, miljø, jordvern, sikkerhet og tilgjengelighet*», jf. pbl § 19-2 tredje ledd. En gjennomgang av faktum og jusen i saken viser klart at vilkårene ikke er oppfylt. Tiltaket det søkes om medfører større ulemper enn fordeler. Det er fullt ut mulig for Søker å planlegge og gjennomføre alternativ plassering av helikopterplattform og flyvningstrasé som medfører vesentlig mindre belastning for nabolaget.

Helikopterplattform og flyvningstraséer belaster nabolaget med støy over anbefalte nivåer, herunder Ris og Slemdal, Gaustaskogen, Ris Kirke, Ris T-banestasjon, Slemdal Skole og Heming. Gul støysone er definert som støy over anbefalt nivå og utgjør helsefare. I det helikoptrene passerer vil støyen i området tilsvare rød sone. Ut ifra opplysninger fra Søker gitt på nabomøte, vil de tyngste helikoptrene AW 101 SAR Queen passere ca. 66. meter over bakkenivå ved naboområdet til plattformen. Den normale minimumsgrensen over bebyggelse for dette helikopteret er 1000 fot som tilsvarer 304 meter. Helikoptrene AW 101 SAR Queen vil etter nåværende forslag til helikopterplattform og flytrasé, passere naboområdet Ris og Gaustaskogen på 1/5 av normal minimumshøyde. Området det er snakk om, er et utpreget familieområde hvor over 1000 småbarn bor, hvorav 700 går på Slemdal Skole og har skolevei i området. Det ligger svært mange barnehager i området. Gaustaskogen ligger nærmest helikopterplattformen og vil bli svært belastet av støy og helikopterrotasjonsvind.

Tiltaket er altfor dårlig utredet og planlagt. Dispensasjon fra reguleringsplan kan ut ifra dokumentasjonen som foreligger kan åpenbart ikke gis. Plan- og bygningsetaten (heretter PBE) har

rett når de krever at det skal utarbeides landskapsplan og en helhetlig plan for utbyggingen og området.

Risiko- og sårbarhetsanalysen (ROS) som Søker har utført er svært mangelfull. Den hensyntar kun selve sykehusområdet, den er ikke utført med tanke på omgivelsene og nabolaget rundt. Det er sykehuset selv som skal benytte helikoptrene. At nabolaget ikke engang inkluderes i nevneverdig grad i ROS- analysen, sier noe om hvordan Søker ser på saken. Det er gjennomgående tynt underlag Søker presenterer, og ikke tilstrekkelig til å få innvilget dispensasjonene som søkes for å oppføre helikopterplassen med tilhørende flytraséer. Argumentasjonen som fremsettes er i stor grad irrelevant for vilkårene som må være oppfylt før dispensasjon kan gis.

Søker argumenterer gjennomgående med at Tiltaket er «*midlertidig*» og skal tas ned. Dette er villedende informasjon fra Søker sin side. Det er snakk om en helikopterplass med flytrasé som vil vedvare i reelt 10 år. 10 år er lang tid i ethvert menneskes liv. Demografien i boligområdet under flytraséen er hovedsakelig barnefamilier med barn i skolealder. 10 år utgjør hele oppveksten til små barn i område. Dersom helikopterplattformen etableres slik den er nå, må barna i område vokse opp med å bli vekket av helikopterlyd på natten. Det er på det rene at støyen fra AW 101 SAR Queen er kraftig nok til å vekke sovende mennesker, dette fremgår av SINTEF rapport hvor utdrag er inntatt i denne klagen under punktet nærmere om støy. Det er allerede hendelser i området hvor barn våkner på natten, redde for helikopterstøyen og spør om det blir krig i Norge også. Dette er den nåværende situasjonen i nabolaget. Dette gjelder Sea King helikoptrene som flyr over husene og som nå benyttes av sykehuset. Med de nye AW101 Sar Queen som skal innføres vil dette forverres betydelig.

Tiltaket er klart i strid med EMK art. 8 og menneskers rett til å leve i et støyfritt miljø. Hensynet bak bestemmelsen er blant annet å skjerme beboere for lyd fra luftfart, herunder helikoptertrafikk. EMD slår fast i flere avgjørelser at det er i strid med art. 8 og menneskerettighetene at mennesker utsettes for vedvarende kontinuerlig støy over lengre tid, dersom det finnes alternative løsninger. Det finnes alternative plasseringer til helikopterplattform som belaster området rundt sykehuset i betydelig mindre grad. Videre er Tiltaket i strid med Naturmangfoldloven på grunn av belastningen som påføres Gaustaskogen. Dette strider mot Norges internasjonale forpliktelser for bevarelse av miljøet og sjeldne arter.

Vi ser svært alvorlig på saken. Vi oppfordrer Søker og PBE og ta stilling til klagen. Oppføringen av helikopterplassen og flytraséen slik den foreslås på nåværende tidspunkt er ulovlig. Vi krever at helikopterplattformen legges et sted den utgjør en mindre totalbelastning på nærmiljøet. Vi vurderer søksmål dersom planene ikke endres. Denne klagen og brevet skal følgelig være å anse som et søksmålsvarsel etter tvisteloven § 5-2.

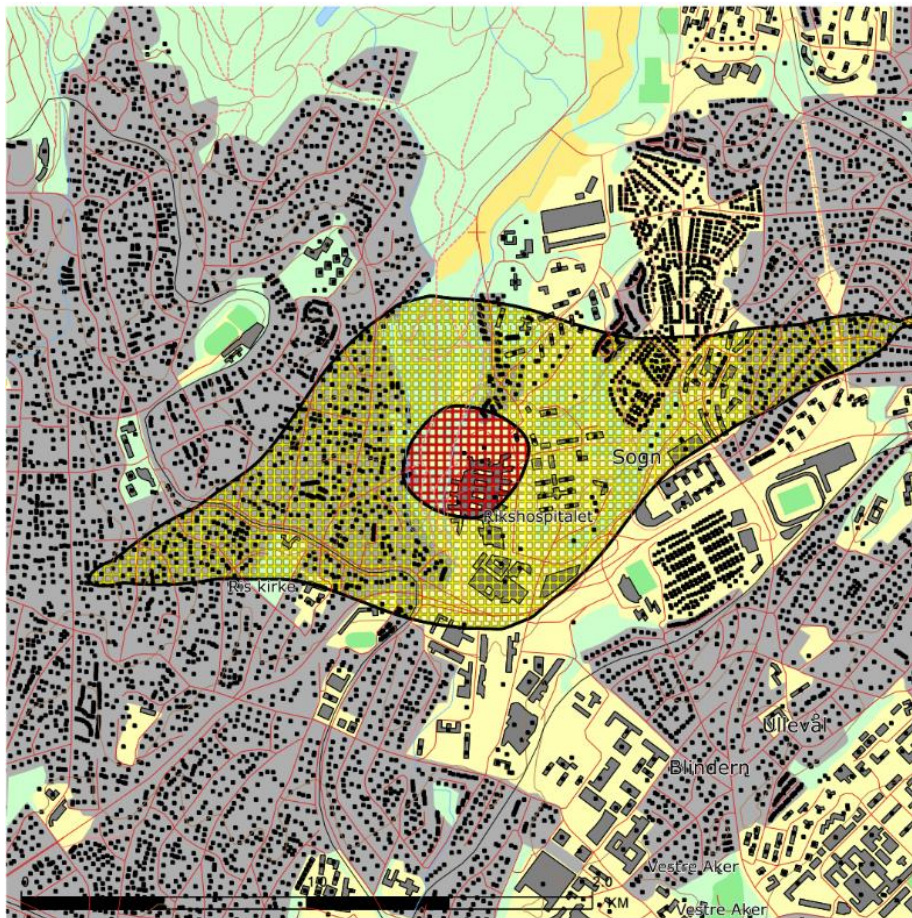
1.1 Klagens videre oppbygging

- Gaustaskogen, nabolaget og støybelastningen
- Brudd på EMK art. 8 og Naturmangfoldloven
- Nærmere om flystøy
- Alternativ til beliggenhet for helikopterplattform og tilhørende flytraséer
- Søkens mangelfulle konsekvensutredning og planlegging etter pbl
 - Manglende ROS analyse for småbarns område og Gaustaskogen
 - Uriktig måling av støy og rotasjonsvind
- Juridisk oppsummering

2 GAUSTADSKOGEN, NABOLAGET OG STØYBELASTNINGEN

Det er klar motstand mot Tiltaket i nabolaget som blir rammet av støyen. Grunnen er at dette vil ødelegge et svært velfungerende barnevennlig område hvor det i hovedsak bor barnefamilier. Planleggingen og utredningen av Tiltaket bærer preg av hastverksarbeid, noe nåværende forslaget til anleggelse av helikopterplass og flytrasé viser.

I Søkers dokumentasjon ligger vedlagt et bilde av hvordan helikoptrene er tenkt å fly. Bildet er for øvrig misvisende, noe som Søker og rådgiver fra COWI innrømmet i nabomøte; I det helikoptret passerer, vil støyen i naboområdet tilsvare rød sone. Grunnen til at det på bilde er vist gul sone, er fordi det er gjort en gjennomsnittsberegning. Dette er en utilfredsstillende måte å måle støyen på, og gir et uriktig bilde av opplevelsen av støyen. I det et helikopter passerer vil barn på skolevei ikke kunne høre hva den andre sier, ikke høre biler, syklist, sparkesykler eller lignende. For å illustrere hvor skadelig denne støyen er, ble det uttalt på møte at det «mest sannsynlig» ikke ville føre til



Figur 9-1. Støysonekart for prognosesituasjon (10-års prognose – 2033) med ny landingsplass.
M 1:20 000.

hørselskader.

2.1 Naboområde

Som man kan se ut ifra tabellen, utgjør dette nesten hele området som sokner til Slemdal Skole. På Slemdal Skole går det nærmere 700 barn i barneskolealder. Foreliggende planer er da altså at det skal fly tung helikoptertrafikk over hjemmene til barna, over skoleveien deres, og over friområdene hvor de kan leke. Søker forholder seg overhodet ikke til dette. Det er ikke engang nevnt i deres søknad og heller ikke inntatt i ROS analysen. De skriver ganske enkelt at dispensasjon må gis på grunn av «sykehusets viktige oppgave med å redde liv og helse.» Dette faller på sin egen urimelighet. Hadde man oppriktig hadde ment at liv og helse var viktig, hadde man selvsagt ikke utsatt over 1000

småbarn for en oppvekst i støy som er over anbefalte verdier, dokumentert helseskadelig av fagfolk, og ikke forenelig med menneskerettighetene Norge anerkjenner.

Videre skal helikoptrene fly rett over Ris Kirke og gravplass som er et viktig sted for menneskene som bor i nabolaget. Det er ikke verdig å avholde begravelse i støyen fra et AW 101 SAR Queen helikopter som flyr like over. Det ødelegger seremonier som er viktig i et menneskeliv, eksempelvis bryllup, dåp, konfirmasjon, jule- og påske feiring og begravelser.

I umiddelbar nærhet ligger også Heming Idrettsanlegg (Heming). Dette er et viktig område for hele nærmiljøet. Ikke minst for oppveksten til barna ettersom Heming er et idrettsanlegg med utallige aktiviteter. Det er et stort engasjement rundt idrettsklubben, og svært mange både voksne og barn bruker mye tid i område. Området vil i aller høyeste grad bli belastet av helikoptertrafikken med plasseringen av helikopterplattformen slik den er nå med tilhørende flytrassé.

2.2 Gaustaskogen

Begynnelsen av Gaustaskogen er i dag en smal grønn lunge som avgrenser sykehusområdet fra boligstrøket i nærområdet. Den starter nordmarka helt nede ved ring 3, og brer seg videre oppover mot marka. Gaustaskogen er et populært turområde som brukes aktivt og er oppholdssted for dyr. Det finnes flere sjeldne arter i Sognsvannsbekken som går igjennom Gaustaskogen.

Det ble opplyst på nabomøte fra vedkommende som hadde gjort ROS analysen, at rotasjonsvind fra helikoptrene vil gjøre at det ikke vil bli mulig for små barn og oppholde seg i Gaustaskogen i det helikopter skal lande. Rotasjonsvinden ble beskrevet som egnet til å blåse et barn over ende, virvle opp gjenstander i skogen som eksempelvis stein, stammer, treverk, gjenstander og små dyr. Det kom en innrømmelse om at Gaustaskogen mest sannsynlig vil måtte stenge ned. Dette ble først forsøkt underkommunisert. Ansvarlig for ROS analysen ble gjentatte ganger spurt klart og tydelig fra personer i salen om omfanget av støy og rotasjonsvind i skogen, og til slutt svarte han at han anså det for usannsynlig at det ville være mulig å oppholde seg i Gaustaskogen med den planlagte helikopterplassen og helikoptertrafikken. Han uttalte at små barn ikke ville kunne ferdes trygt i skogen, og at det var uforenlig med helikopterlandingsplassen og samtidig kunne opprettholde Gaustaskogen slik den er.

Gaustaskogen vil med andre ord i praksis måtte stenge ned. Selv om Søker sikkert opplyser noe annet skriftlig til PBE, var det dette som ble sagt på nabomøte og som er reelt. Det kan samtlige på møte bevitne. Hvis man ser på oversikts kartet er dette heller ikke vanskelig å tenke seg. Helikopterlandingsplassen ligger helt inntil Gaustaskogområde der AW 101 SAR Queen skal fly inn og lande.

2.3 Påvirkning på spedbarn, barn, ungdom og voksne i område

Som det fremgår av illustrasjonen over, vil helikoptertrafikken også foregå nær Slemdal Skole som er en skole for de aller minste barna, fra 1.-7. klasse. Helikoptrene vil etter tegningene fly like forbi skolen.

Det er ikke tvilsomt at barna vil bli negativt påvirket av støyen. Som det fremgår av SINTEF rapporten er støyen godt innenfor slik støy som vekker en sovende person. Babyer våkner og glass rister. Det står også om helsevirkninger av støy. På lang sikt – i de 10 årene helikopterplassen skal stå der – vi helseplagene antas å bli betydelige. Det er snakk om kontinuerlig helikoptertrafikk dag og natt. Det kan ikke utelukkes at dette vil gi varige traumer for de minste barna, jf. uttalelser fra fagpersonell i flere avisartikler. Søker har innrømmet i svar til tidligere avslag på søknad (se video som ligger på Plan- og bygningssetatens hjemmesider på sak) at Søker tidligere har oppgitt uriktig informasjon om antall landinger og hyppigheten av helikoptertrafikken. Helikoptertrafikken ble av fagpersoner

bekreftet å være av mye større volum. Det er derfor snakk om å vokse opp med kontinuerlig helikopterstøy dag og natt i hele oppveksten for barna i området som blir belastet.

Søker bruker til stadighet begrepet «tidsbegrenset» om helikopterlandingsplassen i et forsøk på å få det til å virke som helikopterplassen kun skal stå i kort tid. Selv om Søker innrømmet feilinformeringen forrige gang de bevisst ga villedende informasjon, forsøker de også nå å villed. 10 år er ikke kort tid. Det er svært lang tid for alle mennesker. De feilinformerer for å få dispensasjonene de trenger for å kunne igangsette sin egen byggeprosess. Det er sannsynlig at sluttfristen for byggeprosjektet blir forsinket, og reelt sett er det antakelig snakk om over 10 år. 10 år for en liten jente på 5 år, utgjør hele barndommen hennes. Det er altså snakk om oppveksten til barna som bor i området. I den forstand vil Tiltaket oppfattes - for de som lever sine liv der - som tilnærmet permanent. Det er snakk om helikopterstøy i hjemmene til barna hvor de skal føle seg trygge, kunne konsentrere seg om lekser og gå til skolen langs veien, uten å oppleve skremmende høy støy fra helikopter. De fortjener ro i hjemmene sine og ellers en så harmonisk og fredfull barndom som mulig.

Risiko- og sårbarhetsanalysen som ligger ved i dokumentasjonen fra Søker gjelder ikke for naboområdet og Gaustaskogen. Den oppfylder følgelig ikke pbl. krav til konsekvensutredning. Den konsentrerer seg om hvordan plassering av helikopterplassen og flyvningstrasséen vil påvirke selve sykehusområdet. Det er sykehuset selv som skal benytte seg av helikoptrene. Familiene som bor i naboområdet, har i utgangspunktet ingenting med denne virksomheten å gjøre. Det er likevel de som blir hardest rammet, ettersom de er fastboende. Det ble på nabomøte bekreftet at det ikke er utført en ROS analyse for nabolaget, kun for Søker. Søker har hevdet at det er «sløsing med det offentliges ressurser» og utrede dette. I en milliardutbygging av et sykehus, må det selvsagt settes av ressurser til å utrede slik at nærmiljøet blir ivaretatt på en skikkelig måte. Familiene har bodd her i lang tid, har ikke ønske om sykehusutbyggingen og har heller ikke tenkt å flytte. De har valgt området fordi det er et stille og trygt område å bo i, og – til nå – et trygt sted for barn og vokse opp.

Familiene som bor i område har heller ingen mulighet til å planlegge eller beskytte seg mot planene. De er fastboende og de fleste har barn som er etablert i miljøet og går på barne- eller ungdomsskole i nærområdet. Sykehuset derimot, har alle forutsetninger for å planlegge sin egen drift med minst mulig belastning på de rundt, ettersom prosjektet ikke er igangsatt enda. Det foreligger alternative plasseringer til helikopterplassen som vil medføre betydelig mindre belastning på området rundt, blant annet 2A/2B alternativet. Dette alternativet er altfor dårlig utredet. Denne plasseringen har betydelig mindre nedside enn nåværende plassering har. Det fremgår at mindre enn 5% av pasientene som kommer i helikopter vil bli negativt påvirket av plassering av helikopterplassen i 2A/2B alternativet. Det fremstår åpenbart at naboområdet ikke kan pålegges en så stor belastning som tiltaket nå medfører, for en så liten vinning for et svært lite omfang av pasienter. Sykehuset har også fremdeles muligheten til å omdisponere beliggenhet for avdelinger og helikopterplass. Det viser bare at sykehuset er for dårlig prosjektert og utredet. Ut ifra bygningsmassen som skal bygges, må det eventuelt prosjekteres annerledes fra Søker sin side dersom Søker ønsker å ha helikopterplassen inntil visse funksjoner. Hele området Gaustaskogen, Ris og Slemdal kan ikke pålegges å bære belastningen for at dette ikke er gjort. Ulempene med å gi dispensasjon er åpenbart større enn fordelene og dispensasjon kan ikke gis.

3 BRUDD PÅ MENNESKERETTIGHETENE OG NATURMANGFOLDLOVEN

Anleggelse av helikopterlandingsplassen med tilhørende flyvningstrasé slik den fremsettes strider mot menneskerettighetene EMK art. 8 om retten til et støyfritt miljø. Videre strider Tiltaket mot vilkår i Naturmangfoldloven og Norges internasjonale miljøforpliktelser.

3.1 Støyen er egnet til krenkelse av EMK art. 8

EMD har i flere avgjørelser definert EMK art. 8 til å omfatte støy fra flytrafikk, herunder helikopter. For at det skal foreligge brudd på EMK art. 8 er vilkåret at støynivået må være utenfor anbefalte verdier og påvirke klager direkte. Avgjørelser fra EMD viser at det er et moment dersom støyen vedvarer over lengre tid og foregår på nattetid. Dette er et moment som skal veie tungt i vurderingen av om det foreligger en krenkelse av menneskeretten. Det er ansett å påvirke helsen svært negativt å bli vekt eller holdt våken av uønsket støy. Støyen i dette tilfelle er støy som faller utenfor anbefalte verdier og er følgelig av negativ karakter. Det er på det rene at helikopterstøyen fra AW 101 SAR Queen er egnet til å vekke sovende personer. Ut ifra tallene som er gitt, vil AW 101 SAR Queen passere deler av naboområdet det er snakk om på 66 meters høyde over bakkenivå. Den normale minimumsgrensen for dette er 1000 fot tilsvarende 304 meter. Søker presenterer gjennomgående «best case» scenario, som stadig blir avkledd av fagpersonell å være urealistisk og ikke reelle tall. Det er lite tvil om at trafikken vil vekke babyer, småbarn, ungdom og voksne som bor i husene. Videre vil den tunge helikoptertrafikken dominere på barnas skolevei, ute i hager og på lekeplasser, på Heming, Slemdal Skole og Vinderen Skole. Gaustaskogen vil påvirkes i den grad at den nærmest vil måtte opphøre som bruksområdet.

3.2 Praksis fra EMD

Det vises i den anledning til case law, *Moreno Gomez v Spain*, hvor støyen var å anse som brudd på art. 8 i det minimumsterskelen for støy var oversteget. Saken har mange likhetstrekk med vår sak. Støynivået var i avgjørelsen var lavere og mindre vedvarende enn den vil være i dette tilfelle.

Det følger av EMK art. 8 (2) at inngrep fra staten må være rettmessig for at det ikke skal foreligge krenkelse. I saker hvor myndigheters beslutninger påvirker miljøet i en slik grad at det utgjør et inngrep i retten til respekt for privat- og famieliv eller hjem, må visse vilkår være oppfylt. Det følger av EMK art. 8 (2) at beslutninger må være «in accordance with law», «necessary» og ha et «legitimate aim» ved inngrepet. Dersom vilkårene ikke er oppfylt foreligger krenkelse av art. 8. Vilråene er kumulative, noe som betyr at inngrepet vil være ulovlig dersom staten ikke har oppfylt ett av vilråene. I forarbeidene til bestemmelsen står det at inngrep ikke er å anse som «nødvendig» dersom det finnes alternativer. Det er videre ikke i «*overensstemmelse med lov*» dersom tiltaket ikke samsvarer med reguleringsplaner eller annen lov og forskrift.

Det er på det rene at Tiltaket vil utgjøre en krenkelse av Norges internasjonale forpliktelse i forhold til Naturmangfoldloven og EMK art. 8.

3.3 Naturmangfoldloven og Gaustaskogen

Gaustaskogen er et skogområde som benyttes til rekreasjon i høy grad. Det er også «inngang» til marka. Det er registrert verdifulle naturtyper i tilknytning til Sognsvannsbekken som renner gjennom naturvernområdet i umiddelbar nærhet til forslaget til helikopterplattform, blant annet finnes det elvemuslig og edelkreps. Vegetasjonen rundt elvedraget har i seg selv også en verdi som viltkorridor og «port» til Nordmarka og er regulert til «spesialområde naturverområde» i reguleringsplan S-3410. Som nevnt, har Søker tidligere villedet PBE i forhold til belastningen helikopterplattformen og tilhørende flytrasé vil ha på området. Det fremkom på nabomøte at dette bevisst er underkommunisert, og at det ikke er forenelig med Tiltaket og oppholde seg i Gaustaskogen. Rotasjonsvinden ble beskrevet som egnet til å blåse et barn over ende, virvle opp gjenstander i skogen som eksempelvis stein, stammer, treverk, gjenstander og små dyr. Det kom en innrømmelse at i praksis vil Gaustaskogen mest sannsynlig vil måtte stenge ned. Søker kom med et forslag på nabomøte om å sette opp en lampe som skulle lyse når helikoptrene skulle lande, og at man når man lampen lyste ikke kunne oppholde seg i skogen. Useriøsiteten i forslaget er for stor til at det brukes tid

på å kommentere nærmere her, det nevnes kun kort at dyr og barn selvsagt ikke vil kunne forholde seg til en slik «lampe».

Det tok mange år å fremforhandle en avtale om miljø og klima mellom landene som skal hindre og stanse tapet av naturmangfold. Naturavtalen gjelder minimum frem til 2030. Å godkjenne Tiltaket ved å gi dispensasjon vil utgjøre et klart brudd på Naturmangfoldloven.

4 NÆRMERE OM FLYSTØY

Informasjonen nedenfor er en kortfattet sammenstilling av informasjon hentet fra en redegjørelse fra SINTEF gjort for utbyggingen av det nye sykehuset. Informasjonen er underkommunisert i den grad at den er nesten bortgjemt i saksdokumentene. Vi har likevel lyktes i å få tak i dokumentasjonen og gjengir et kort sammendrag her:

4.1 Flystøyens egenskaper og virkninger:

Flystøy har en del spesielle egenskaper som gjør den forskjellig fra andre typer trafikkstøy. Varigheten av en enkelt støyhendelse er forholdsvis lang, nivåvariasjonene fra gang til gang er gjerne store og støynivåene kan være kraftige. Det kan også være lange perioder med opphold mellom støyhendelsene. Flystøyens frekvensinnhold er slik at de største bidrag ligger i ørets mest følsomme område og det er lett å skille denne lyden ut fra annen bakgrunnsstøy; så lett at man ofte hører flystøy selv om selve støynivået ikke beveger seg over nivået på bakgrunnsstøyen. Flystøy har også et betydelig innslag av lavfrekvente komponenter som gjør at den lett trenger inn i bygninger. De to viktigste typer ulemper forbundet med flystøy er forstyrrelse av søvn eller hvile og generell irritasjon eller plage. Det er viktig å merke seg at fare for hørselsskader med få unntak begrenser seg til de personer som jobber nær flyene på bakken.

4.2 Søvnforstyrrelse som følge av flystøy:

Det har vært bred internasjonal enighet om at vekking som følge av flystøy kan medføre en risiko for helsevirkninger på lang sikt, se litteraturlisten ref. [1, 2]. Risiko for vekking er avhengig av hvor høyt støynivå en utsettes for (maksimumsnivå) og hvor mange støyhendelser en utsettes for i løpet av natten. Det er normalt store individuelle variasjoner på når folk reagerer på støyen. Derfor brukes oftest en gitt sannsynlighet for at en andel av befolkningen vekkes for å illustrere hvilke støynivå og antall hendelser som kan medføre vekking (illustrert i Figur 2-1. Figur 2-1.) 10 % sannsynlighet for vekking resp. søvnstadiumsendring. Sammenheng mellom maksimum innendørs støynivå og antall hendelser [1]. Figuren viser at man tåler høyere støynivå uten å vekkes dersom støynivået opptrer sjelden.

4.3 Generell plage av flystøy:

Generell støyplage kan betraktes som en sammenfatning av de ulemper som en opplever at flystøyen medfører i den perioden man er våken. De mest vanlige beskrivelser er knyttet til stress og irritasjon, samt forstyrrelser ved samtale og lytting til TV/radio og musikk. Den vanligste parameteren som man rapporterer er hvor stor andel av befolkningen som sier seg svært plaget (highly annoyed) som funksjon av ekvivalent støynivå. Både Lden og Ldn er slike nivåstørrelser hvor det i tillegg gjøres en vektning av når på døgnet støyhendelsen forekommer. Den følgende figuren viser andel sterkt plaget som funksjon av Lden slik den er sammenfattet i [2].

5 ALTERNATIVER TIL BELIGGENHET FOR HELIKOPTERPLASS OG TILHØRENDE FLYTRASÉ

Det er flere alternativer til helikopterplass og flytrasé. Alternativene påpekes kort, ettersom Søker og PBE allerede er kjent med alternativene.

5.1 Faglige vurderinger

I fagrapport fra SWECO er det skissert flere alternativer for plassering av helikopterlandingsplass med tilhørende flytraséer som gir betydelig mindre belastning på Gaustaskogen og familieområdet. Alternativet som nå fremsettes, beskrives som et dårlig alternativ i forhold til belastning. I rapporten står det blant annet om Tiltaket:

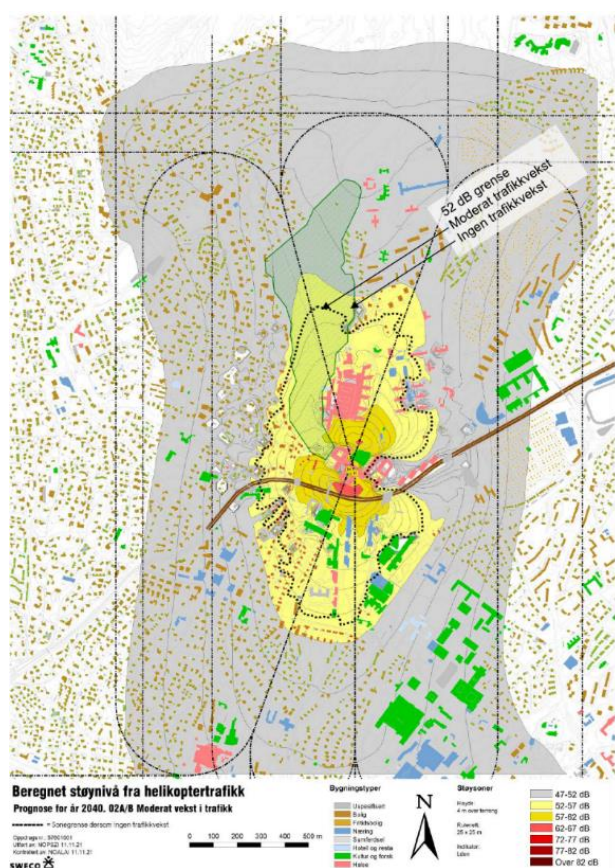
«Helikoptertrafikken på Nye Rikshospitalet gir støy over anbefalt grenseverdi for gjennomsnittlig lydnivå (Lden) for Gaustaskogen og boligområde nær landingsplassene.»

Flyvningstraséer orientert nord- og sørover istedenfor rett over hustakene til husene som ligger i Rugdeveien, Trosterudveien, Ris Kirke og området Ris/Slemdal vil være mindre belastende:

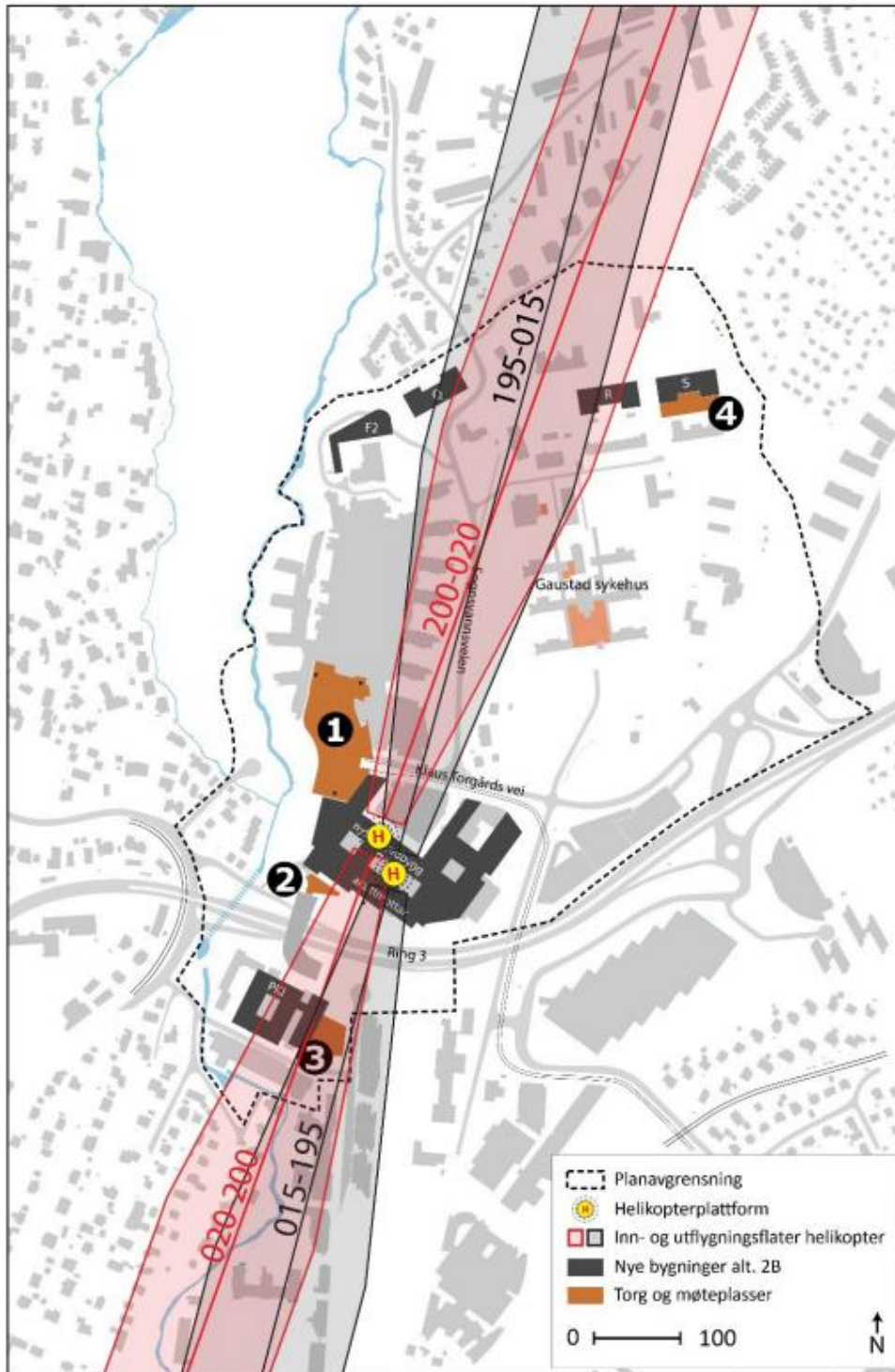
«Med inn- og utflygningsflater orientert nord- og sørover vil støysonene dekke arealer med lavere boligtetthet enn ellers i område.»

Alternative landingsplasser med flytrasé som beskrevet over, vil medføre mindre belastning for Gaustaskogen og boligområde, herunder Slemdal Skole, Ris Skole, Ris kirke og Heming. 2A/2B er alternativet som medfører minst belastning for barnefamiliene i området rundt det nye sykehuset. Det fremstår som åpenbart at det er dette alternativet som må benyttes for helikopterplattform og flyvningstrassé som skal vedvare i over 10 år.

I alternativ 2A/2B plasseres helikopterlandingsplass i nærhet til Ring 3. Biltrafikk vil ikke sjeneres på samme måte som fastboende familier, da trafikk er flyktig med opphold kun i kort tid i øyeblikket man kjører forbi. Mange av boligene på illustrasjonen nedenfor som ligger i gul sone i alternativ 2A/2B, er hus som allerede er ekspropriert av staten og skal rives. Begrunnelsen for ekspropriasjonen var at området for familieboligene skulle benyttes til anleggsplass. Det er derfor færre hus som påvirkes enn det illustrasjonen viser. Mange småbarnsfamilier har allerede måttet flytte fra sine hjem, og vil følgelig heller ikke lenger falle innenfor sonen for støy.



Figur 14 Beregnet støynivå for alternativ 2A/2B. Gule og røde soner i henhold til inndeling i T-1442. Situasjon med moderat trafikkvekst er vist. Stiplet linje viser indikerer sonegrensene dersom det antas nullvekst i trafikken.



Figur 13: Inn- og utflygningstraséer og definerte torg og møteplasser i området. Planalternativ 2B.

Med alternativet som kalles 2A/2B alternativet, unngår man at nabolaget og Gaustaskogen må bære belastningen i like stor grad. Flytaseén som vist på bilde ovenfor, vil gjøre helikoptertrafikken en betydelig mindre belastning for naboene og skogsområde enn forslaget som nå foreligger fra Søker. Både Helikoptertrafikk på nattetid og dagtid vil være mindre synlig og merkbart. Helikoptrene vil fly over områder som hovedsakelig ikke omfatter skog eller fastboende barnefamilier.



Området rundt Rikshospitalet er et utpreget område for familier med små barn med tilhørende skogområder; Gaustaskogen og marka. Sånn sett kunne det nesten ikke vært en dårligere beliggenhet for tung helikoptertrafikk eller et storsykehus forøvrig. Det er barnefamilier i nærmest alle husene som vil bli belastet av Tiltaket. En tiårsperiode utgjør hele barnas oppvekst. At småbarn våkner redde om natten av helikopter som flyr over hustaket hører ikke hjemme noe sted. Det er mye mer som kan – og bør – sies om dette. Denne klagen skal for øvrig kun konsentrere seg om forhold som ikke gjør det mulig å gi dispensasjon og andre nødvendige tillatelser til Tiltaket etter lov og forskrift.

6 SØKERS MANGLENDE UTREDNING OG BEGRUNNELSE

Søker har ikke oppfylt vilkårene som skal til for å få dispensasjonene det søkes om. Søker har ikke argumenter for å få dispensasjon og faller stadig tilbake på en argumentasjon om at «sykehus har en viktig samfunnsoppgave om å redde liv og helse». Dette argumentet kan åpenbart ikke brukes for å innvilge en dispensasjon. Oppføring av sykehus må likevel forholde seg til lover og regler. Det kan ikke være slik at alle lover og regler skal settes til side og alle dispensasjoner skal innfris, fordi det er snakk om et sykehus. Det finnes mange viktige samfunnsfunksjoner som i så tilfelle ville bli nærmest fritatt for reguleringsplaner og annen lov og forskrift; brannstasjon, politistasjon, forsvar og eldreomsorg. Hvor skal grensen gå for hva som er viktig? Hva er ikke viktig? Skal da ingen dispensasjoner gis til det som ikke er å anse som «viktig»? Dette er selvfølgelig ikke slik regelverket er eller skal forstås. Søkers argument er et irrelevant argument som appellerer til følelser. Det oppfyller ikke på noen måte vilkårene som må være oppfylt før dispensasjon kan gis. Det skal i tillegg bemerkes at argumentet oppfattes som provoserende og fullstendig kynisk og kunnskapsløst, når man vet hvor mye skade det vil medføre for helsen til over 1000 småbarn, som bor i område og innvilge dispensasjonene. Plagene fra støyen barna vil få, taler alene for at ingen dispensasjoner bør gis. Sjeldne arter i Gaustaskogen vil bli utryddet. Skogen som brukes med stor glede for mennesker og dyr vil bli ubrukbar. Det finnes alternativ plassering for helikopterplass og flyvningstrasé som medfører betydelig mindre belastning med svært liten nedside.

6.1 Manglende ROS analyse av småbarnsområde og Gaustadskogen

Det ble opplyst på nabomøte avholdt på Rikshospitalet 7. juni 2023, at ROS-analysen kun gjelder for sykehusområdet, ikke for småbarnsområde Ris og Slemdal. Dette ble opplyst av ansvarlig for analysen, og som deltok på møte og svarte på spørsmål. Det er følgelig på det rene at det ikke er gjennomført en Risiko- og sårbarhetsanalyse for Gaustadskogen og familieområdet Ris og Slemdal. Sykehuset vil bli bygget for å kunne tåle belastningen ROS analysen redegjør for, herunder med vinduer, støydempende tiltak i vegger og annen beskyttelse mot helikopterstøy og vindrotasjon. Husene på Slemdal og Ris har selvsagt ikke denne muligheten, heller ikke uteområder som Gaustaskogen. Han (som utførte ROS-analysen), opplyste at rotasjon fra helikoptrene vil gjøre at det ikke er mulig for barn og oppholde seg i Gaustaskogen. Det ble uttalt at det var uforenelig helikoptertrafikken og helikopterlandingsplassen og samtidig kunne opprettholde Gaustaskogen slik den er. Gaustaskogen er definert som stilleområde i kommuneplanen. Vilårene for å dispensere fra dette er ikke oppfylt. Selv om Søker sikkert opplyser noe annet skriftlig til PBE var det dette som ble sagt på nabomøte og som er reelt. Dette kan samtlige på møte bevitne.

6.2 Feil måling av helikopterstøy

På nabomøte (7. juni 2023) ble det innrømmet fra Søker sin side at målingene av støy var utført på en uheldig måte og gav et feil inntrykk av hvordan lyden vil oppleves. Dette ble først erkjent etter press og svært mange spørsmål fra salen. Det vises til bilde som markerer støysoner, inntatt i denne klagen innledningsvis fra Søkens dokumentasjon. På bilde markeres støysoner, det er markert at Ris og Slemdal-området vil være gul sone og at det kun ved helikopterplassen på Rikshospitalet er rød sone. Det er ikke slik lyden vil oppleves. I det et helikopter passerer, vil området Ris og Slemdal også være tilsvarende lyd i rød sone. Eksempelvis ble lyden beskrevet som at to barn som går til skolen, ikke vil kunne høre hva den andre sier i tidsperioden helikopteret flyr over dem. De vil heller ikke kunne høre passerende biler på veiene. Når helikopteret har passert, vil det naturlig nok bli stille igjen. Det er derfor feil og svært misvisende slik lydmålingene er utført. Det er følgelig ikke tilstrekkelig konsekvensutredet slik pbl. Krever.

Støynivået vil utgjøre en kontinuerlig fare og helsefare. Boligområdet er som nevnt flere ganger, er et utpreget småbarnsområde, men svært mange barn. Slemdal Skole er en av de største barneskolene i landet med 700 barn i barneskolealder (1.-7. klasse). Det ligger også svært mange barnehager med uteområder i området, blant annet **Helenes Barnehage** i Gulleråsveien, **Rishaven barnehage** i Risbakken 1, **Trostestredet barnehage** i Jegerveien 4, **Heimvang Barnehage** i Slemdalsveien 93B, **Hompetitten Kanvas-Barnehage** i Gaustadveien 21 C, **Eplehagen Kanvas-Barnehage** i Gaustadveien 21 B, **Norlandia Gaustadskogen Barnehage** i Gaustadveien 6G, **Tennisveien Familiebarnehage** i Tennisveien 19 C, **Barnebo Barnehage** i Gaustadalléen 28, **Gaustadsnippen Barnehage** i Stenersens allé 5.

7 JURIDISK OPPSUMMERING

Søker argumenterer med at «*Fordelene med å innvilge dispensasjonen er at tiltakshaver ikke må gjennom en tidskrevende, og slik vi ser det unødvendig reguleringsplanprosess*». Det er svært alvorlig det som er i ferd med å skje med vårt nabolag. Det er i strid med Norges internasjonale miljøforpliktelser. Vi anser ikke at utredning eller planlegging er unødvendig, og hensynet til at Søker skal slippe å bruke tid er ikke tilstrekkelig.

Det juridiske vilkårene for å innvilge dispensasjon etter pbl. er ikke oppfylt, og dispensasjon kan følgelig ikke gis. Det nedlegges påstand om at Søkers søknad om dispensasjon avslås og at denne klagen eller merknader til nabovarsel tas til følge.

På bakgrunn av det ovenfornevnte oppsummeres følgende:

7.1 Vilkårene for dispensasjon etter pbl § 19-2 (2) og (3) er ikke oppfylt

Tiltaket oppfyller ikke vilkårene for dispensasjon jmf. Plan- og bygningsloven (pbl.) § 19-2, andre og tredje ledd. Ved dispensasjon skal «fordelene være klart større enn ulempene». Ved dispensasjon skal det særlig legges vekt på «dispensasjonens konsekvens for helse, miljø, jordvern, sikkerhet og tilgjengelighet».

Det foreligger brudd på saksbehandlingsreglene i pbl. Fra Søker sin side, og kravene til dispensasjon etter pbl. § 19-1 er ikke oppfylt. Det er alvorlige brudd på saksbehandlingsregler, eksempelvis manglende nabovarsling, uriktige opplysninger, villedende informasjon og tilbakehold av informasjon.

7.2 Manglende konsekvensutredning jmf. Pbl. §§ 14-1, 14-2 og 14-3

Det er ikke utført konsekvensutredninger i henhold til pbl. Kapittel 14, herunder §§ 14-1, 14-2 og 14-3. Reglene i kapitlet gjelder tiltak som får «vesentlige virkninger for miljø og samfunn og for nærmere bestemte verneplaner etter naturmangfoldloven». Formålet med bestemmelsene er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av tiltaket eller planen, og om tiltaket kan gjennomføres. Tiltaket er klart i strid med pbl. § 14-1 og Naturmangfoldloven i forhold til Gaustaskogen.

Det er svært mangelfull utredning av støy. Det kom frem på nabomøte at støyanalysen som er utført gir et uriktig bilde av støyen og rotasjonsvind fra helikoptrene.

Helikoptrene AW 101 SAR Queen vil ut i fra planene som foreligger, fly over et boligområdet i 66 meters høyde over bakkenivå. Minimumsgrensen er 100 fot = 304 meter. Helikoptrene vil følgelig fly i 1/5 av normal minimumshøyde uten at det er gjennomført konsekvensutredning eller utført testeflyvninger.

7.3 Manglender ROS analyse jmf. pbl. § 4-3

Det er ikke utført tilfredsstillende Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS). ROS analyse er kun utført for sykehusområdet, ikke for naboområdet og Gaustaskogen med verneverdige arter. Viser til gjennomgang ovenfor.

7.4 Manglende planbeskrivelse og konsekvensutredning jmf. Pbl. § 4-2

Det mangler planbeskrivelse for Tiltaket og særskilte vurderinger og beskrivelse – konsekvensutredning – av planenes virkninger for miljø og samfunn, jmf. Pbl. § 4-2.

7.5 Manglende oppfyllelse av kravene i pbl. § 29-4

Tiltaket er oppfyller ikke kravene til dispensasjon, jmf. pbl. § 29-4 om byggverkets plassering høyde og avstand.

7.6 Tiltaket er i strid med pbl. § 29-10

Tiltaket er i strid med pbl. 29 – 10 og departementets forskrift om ivaretagelse av miljø, herunder naturmangfold, ved plassering og utforming av tiltak.

7.7 Arealformål grønnstruktur jf. § 7.2.1.

Det følger av reguleringsplanen at:

«I sone langs Sognsvannsbekken skal det vises særlig hensyn til områdets naturverdier ved utbygging, etablering av drift av sykehusområdet. Det tillates ikke hogging av trær eller fjerning av vegetasjon innenfor naturområdet».

Søker skriver deretter: *«Hensynet bak bestemmelsen er ikke å verne hvert enkelt tre men å bevare grønnstrukturen langs Sognsvannsbekken».* Selv om søker ønsker at det er slik paragrafen skal forstås, fremgår det helt klart av ordlyden i bestemmelsen at *«Det tillates ikke hogging av trær eller fjerning av vegetasjon».* Ordlyden i bestemmelsen – som er det første som skal tolkes for å forstå regelens mening – sier helt klart at det ikke skal hogges trær. Hensikten er absolutt å bevare hvert eneste tre i Gaustaskogen. Dette gir også mening da man ser på området, Gaustaskogen vil forsvinne dersom man tar seg til rette og hogger ned trær. Bestemmelsen åpner ikke for tolking, ordlyden er helt klar på hva som menes. Det er helt åpenbart at det ikke kan gis dispensasjon fra dette.

Til sammenligning for øvrig, foreligger et totalforbud i nabolaget mot å hogge ned ett tre.

Plan- og bygningsetaten har vist til at det er behov for en overordnet landskapsplan. Søker betegner dette som kunstig. Det er selvfølgelig hensiktsmessig slik PBE etterspør, for å sikre en overordnet helhetlig plan for utbyggingsområdet. Søker argumenterer videre med at det er *«unødig bruk av offentlige midler».* I oppføringen av et sykehus til mange titalls milliarder, er det ikke sløsing og ha nødvendige planer og utredninger på plass før man igangsetter.

7.8 Tiltakets manglende oppfyllelse av Reguleringsplan

Det er oppgitt i nabovarsel fra Søker at statlig reguleringsplan ikke kan påklages. Dette er nok engang uriktige opplysninger fra søker. Statlig reguleringsplan kan påklages, og klage på reguleringsplan er sendt til Kongen i Statsråd og Det kongelige Helse- og omsorgsdepartement den 27. mars 2023. Klagen er under behandling. Opplysningene i nabovarsel fra Søker er feil.

Det er også tatt ut søksmål mot Staten vedrørende Reguleringsplan av 28. februar 2023 for Gaustad sykehusområdet og tillatelser til rivning eller bygging i medhold av reguleringsplan. Stevning er sendt til Oslo Tingrett 30. mars 2023. Det er følgelig en pågående rettstvist vedrørende den statlige reguleringsplanen det søkes dispensasjon fra.

Reguleringsplan S-5162 ikke er fulgt. I Reguleringsplanen § 2.2.5 heter det blant annet at:

«Som del av søknad om rammetillatelse skal det foreligge en risikovurdering av anleggsarbeidets påvirkning på egen virksomhet og annen nærliggende virksomhet og naboer, samt en plan som viser hvordan tiltakshaver ivaretar virksomhetene og naboene.»

Videre følger det av KPA § 3-2:

«Tiltak etter plan- og bygningsloven som medfører vesentlig økt miljøbelastning for omgivelsene i form av trafikk, støy og forurensing, eller andre vesentlig negative virkninger for nærmiljøet...krever reguleringsplan»:

Det fremstår som klart at helikopterflyvning over hustak og skolevei med 14 tonnns AWA 101 SAR Queen medfører *«vesentlig økt miljøbelastning for omgivelsene i form av støy».*

7.9 Brudd på saksbehandlingsregler - manglende nabovarsling

Det stilles krav til riktig nabovarsling i pbl. § 19-1. Kravene er ikke oppfylt, og vilkår for å få dispensasjon er ikke til stede.

Søker oppgir å ha sendt ut nabovarsel til langt flere enn de faktisk har. De opplyste på møte at de har sendt over 600 nabovarsler. Deretter viste de adresser som beviselig ikke har mottatt nabovarsel. Da

Søker ble konfrontert med at de ikke fulgte flere saksbehandlingsregler, trakk de på skuldrene og uttalte at manglende nabovarsling «bare var brudd på en saksbehandlingsregler og ikke av betydning».

Det ble på nabomøte krevd å se dokumentasjon for utsendte varsler, ettersom vi vet at dette ikke stemmer. Søker tok deretter frem en liste med adresser. Flere av personene på adressene Søker viste, har ikke mottatt nabovarsel. Søker har bevisst unnlatt å informere nabolaget for å unngå klager. De få naboene som har mottatt varsel har fått dette i Altinn. Det bør derfor være en enkel sak for Søker å fremlegge for Plan- og bygningsetaten at over 600 varsler er sendt i Altinn. Det har formodningen mot seg at noen skulle fått varsel på Altinn og andre per post. I sistnevnte tilfelle skulle Søker uansett sørger for å ha kvittering på sendt varsel ved signatur, etter reglene for nabovarsling i pbl.

7.9.1 Juks og falsk informasjon – vurdering av politianmeldelse av Søker

På grunn av at Søker stadig blir tatt i juks, har ikke naboene tillitt til at Søker vil sende alle merknader fra naboer med byggesøknaden til PBE. Det har vært svært mye mobilisering i området, og naboene har delt informasjonen med hverandre og via grupper. Flere av naboene som skulle fått nabovarsel etter pbl – slik Søker hevder – men som ikke har fått, har derfor valgt å sende sine merknader rekommandert til PBE.

Vi ser svært alvorlig på at det gjentatte ganger blir oppgitt gale opplysninger fra Søker, uten at det får en konsekvens for Søker. Feilaktige opplysninger Søker oppgir, blir deretter lagt til grunn av PBE og utgjør grunnlaget for avgjørelser. Vi vurderer å politianmelde av forholdet. Det er alvorlig å oppgi gale opplysninger til offentlig tjenestemann og forvaltningen med den hensikt å ulovlig tilegne seg tillatelser fra offentlig forvaltning.

Søker har tidligere jukset med tallene for antall landinger av helikoptrene og på bakgrunn av dette, trakk PBE tilbake tillatelsen Søker hadde. Søker fortsetter med det samme, de feilinformerer, gir svært mangelfull informasjon og presenterer kun «best case» scenarioer. De bryter bevisst saksbehandlingsregler. I andre tilfeller oppfylles kun lovens minimum. Eksempelvis er fristen for merknader til nabovarslet to uker (lovens minstekrav) noe som er uvanlig i et byggeprosjekt av denne størrelsen med tilhørende saksmengde. Dette inngir ikke tillitt.

Det er svært tydelig for naboer og andre berørte parter at Søker i liten grad ønsker å inkludere naboer i prosessen. Det feilinformeres, er mangelfulle målinger og utredning og holdes tilbake informasjon selv på forespørsel. Eksempelvis har ingen mottatt informasjon i etterkant av nabomøte, selv om svært mange skrev seg på en liste.

På bakgrunn av det ovenfornevnte, vurderes politianmeldelse av Søker for å oppgi uriktig forklaring til offentlig tjenestemann og offentlig etat i den hensikt å tilegne seg tillatelser fra offentlig forvaltning.

7.10 Kommunens oppfølging av Søkere brudd på saksbehandlingsregler, jmf. Pbl. § 32-1

Det følger av pbl. § 32-1 at «kommunen har plikt til å forfølge overtredelser av bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov». Kommunen har følgelig plikt til å forfølge Søker for brudd på saksbehandlingsreglene. PBE bes oversende kommunen klagen.