

Fra naboer i

Slemdalsveien 87, 87B

Slemdalsveien 89A-H

Slemdalsveien 89 J, K, L

Oslo 26.04.22

## Merknader til nabovarsel for helikopterlandingsplass vest Rikshospitalet, gnr/bnr 42/221

### Innhold

1. Sammendrag .....	1
2. Tiltakets varighet .....	2
3. Støyberegningene .....	2
Bruk av eksisterende landingsplass .....	2
Trafikktall .....	3
Trafikkfordeling – traséer inn og ut .....	4
4. Stille område .....	5
5. Miljøpåvirkning – Sogsvannsvassdraget .....	6
6. Rotorvind .....	6
7. Helsekonsekvenser .....	7
8. Annet .....	7
Nærvirkninger .....	7
Mangel på medvirkning .....	7
Nabovarslingen .....	8

### 1. Sammendrag

Bare 2% av den faktiske helikoptertrafikken er inkludert i støyberegningene. Den eksisterende landingsplass vil *ikke* være operativ gjennom hele byggeperioden, og man må anta at *all* helikoptertrafikk skal gå til/fra den nye landingsplassen. Støyberegningene som følger nabovarselet er direkte feilinformasjon. Dette virker å være en taktikk for å få godkjent tiltaket basert på en beskjeden trafikk, for deretter å flytte all trafikk over fra østsiden til vestsiden etter at godkjenninger er gitt.

Det søkes er om bygging av en ny flyplass. Det varslede tiltaket medfører vesentlige endringer i forhold til nåværende landingsplass og har ikke blitt konsekvensutredet som del av eksisterende reguleringsplan. Tiltaket berører både enkeltindivider og allmenninteresser:

1. Vesentlig økning av støy i område som er definert som stille område i kommuneplanen
2. Vesentlig økning av støy for et stort antall boliger i vest og sør i forbindelse med nye innflygingsruter

I tillegg er det konsekvenser av tiltaket som ikke er tilstrekkelig behandlet eller kommunisert:

3. Risiko for utslipp av drivstoff og brannskum til Sognsvannsbekken
4. Ekstremt sterke rotorvinder som kan medføre tidvis evakuering og avsperring av Gaustadskogen eller i motsatt fall utgjøre en direkte fare for de som oppholder seg i Gaustadskogen ved helikopterankomst/-avgang.

Tiltaket krever medvirkning da det berører sterke allmenninteresser som miljø og friluftsliv. Tiltaket oppfyller kriteriene for konsekvensutredning, og kan ikke behandles som en vanlig byggesak.

## 2. Tiltakets varighet

Tiltakets varighet overskrider det som normalt betraktes og behandles som midlertidig. I det mottatte nabovarselet ligger også en iboende betingelse om at fjerning av konstruksjonen etter 2030 er avhengig av reguleringsvedtak og bygging av nye Rikshospitalet. Tiltaket må derfor betraktes som permanent helikopterlandingsplass.

## 3. Støyberegningene

### Bruk av eksisterende landingsplass

En forutsetning for støyberegningene<sup>1</sup> til nabovarselet er kun et beskjedent antall flyvninger med redningshelikoptrene til/fra ny elevert landingsplass. I støyberegningene forutsettes altså at Luftambulansen fortsatt skal lande på eksisterende landingsplass. Problemet er bare at nåværende landingsplass ikke vil være operativ under byggeperioden. I forprosjektrapporten fra Sykehusbygg HF som er vedlagt byggesaksnummer 202202777 står det:

*«Konseptrapport for nytt regionsykehus Gaustad (Nye Rikshospitalet) i 2019 forutsetter at den eksisterende helikopterlandingsplassen må flyttes. Dette prosjektet medfører også at en mulig ny landingsplass på plenområdet mellom Rikshospitalet og Gaustad ikke lenger var aktuelt som følge av planlagte byggearbeider.»*

I tillegg skal den midlertidige landingsplassen utstyres med drivstoffanlegg selv om redningshelikoptertjenesten ikke har behov for dette.

Helikoptrene fra Luftambulansen skal derfor med all sannsynlighet også operere fra den omsøkte landingsplassen vest for Rikshospitalet. I vedlegg til 'fagrapport anleggsfasen' (saksnr 201704683, fil nr 647, dok nr 24) som straks skal ut på offentlig ettersyn har SINTEF utarbeidet en annen støyrapport<sup>2</sup> hvor all helikoptertrafikk er flyttet til den midlertidige landingsplattformen. Sistnevnte rapport viser at et stort antall boliger på Ris og delvis Vinderen havner innenfor gul støysone som følge av tiltaket. Støynivået vil også øke vesentlig for de nærmeste boligene.

Støyberegningene virker derfor å være basert på feil grunnlag og **SINTEF rapport 2022-00304 gir derfor et svært misvisende bilde av helikopterstøyen når bare 2% av forventede flybevegelser er inkludert. Dersom det er riktig at all helikoptertrafikk skal flyttes til den midlertidige landingsplassen, er det både kritikkverdige og provoserende at tiltakshaver skjuler konsekvensene gjennom å sende ut uriktige opplysninger.**

---

<sup>1</sup> Støysoner etter T-1442/2021 for Oslo universitetssykehus Rikshospitalet, rapport nr 2022-00304, versjon 1.0, 2022-04-01

<sup>2</sup> Helikopterstøy Rikshospitalet, prosjektnotat nr 102010975-2-2, versjon 1.0, 2020-09-02



Figur 1: Støysoner fra nabovarselet til venstre, og støysoner fra støyrapporten som skal legges ut til offentlig ettersyn våren 2022 til høyre. Det er en vesentlig forskjell for boligområdene i vest, både med tanke på støynivå og utbredelse. Et stort antall boliger på Ris og Vinderen vil havne i gul støysone som følge av helikoptertrafikken.

## Trafikktall

Det reageres på at det kun er en gjort framskrivning av trafikktall til 2026, mens landingsplattformen skal stå til minst 2030. Normalt gjøres det prognoser for minst 10 år fram i tid, og veilederen M-2061 sier at det skal gjøres støyberegninger utfra et worst case scenario. For 2026 legger SINTEF til grunn en forutsetning om bare 10% vekst, fra 29 til 32 flybevegelser for redningshelikoptrene. I forprosjektrapport<sup>3</sup> som er vedlagt byggesaksnummer 202202777 står det:

*«Som en følge av innføring av nye redningshelikopter ser man for seg en økende bruk av helikoptertransport til Rikshospitalet. Dette fordi nye redningshelikopter har flytekniske fordeler som komplett avisingskapasitet og økt marsjfart samt forbedrede forhold for avansert medisinsk behandling i kabinen. Rikshospitalet har i perioden 2015-2019 hatt en snitt på ca. 25 pasienttransporter per år med redningshelikopter. Økende aktivitet, spesielt innen øyeblikkelig hjelp, sammen med de fordeler som følger av nye helikopter, tilsier at det fremover kan bli markant økning av luftambulansetransport til Rikshospitalet.»*

I ROS-analysen<sup>4</sup> er det lagt til grunn følgende forutsetninger for trafikktallene:

*«Analysen tar utgangspunkt i at omfanget av aktiviteter med AW101 initielt er i størrelsesorden 25 helikopteroppdrag årlig (tilsvarende som for Sea King), som vil si ca. 50 flybevegelser, med en forventet økning i løpet av de kommende ti år til 50 helikopteroppdrag årlig, som vil si **ca. 100 flybevegelser med AW101 per år**. I tillegg vil luftambulansen også benytte landingsplassen, og det forventes omtrent 2 oppdrag daglig med luftambulans på sikt. Dersom antall flybevegelser øker*

<sup>3</sup> Sykehusbygg HF, Forprosjektrapport AW101 Rikshospitalet v1.0, 26.11.2020

<sup>4</sup> Safetec rapport ST-16265-2 ROS-analyse av innføring av AW101 ved Rikshospitalet i Oslo, rev 2.0, 02.08.2021



vesentlig utover dette, eller landingsplassen eller området rundt skal benyttes til andre typer operasjoner, bør ROS-analysen oppdateres.»

Tallgrunnlaget i de ulike rapportene er sprikende, som vist i tabellen under. **Trafikkgrunnlaget i SINTEF-rapporten som følger nabovarslet representerer på ingen måte et worst case scenario og må oppdateres til samme trafikkgrunnlag som i ROS-analysen. Da må også Luftambulansens flyvninger inkluderes.**

Tabell 1: Trafikktall for midlertidig landingsplass vest for Rikshospitalet fra ulike rapporter.

	Totale flybevegelser pr år	Hvorav SAR Queen
SINTEF støyrapport med nabovarsel [1]	0	32
SINTEF støynotat med reguleringsplan [2]	1313	82
Støynotat fra ROS-analysen [4]	1500	100

### Trafikkfordeling – traséer inn og ut

Ny inn- og utflygingstrasé mot sør er vist i figur 7-2 i støyberegningsrapporten og som gjengitt under.

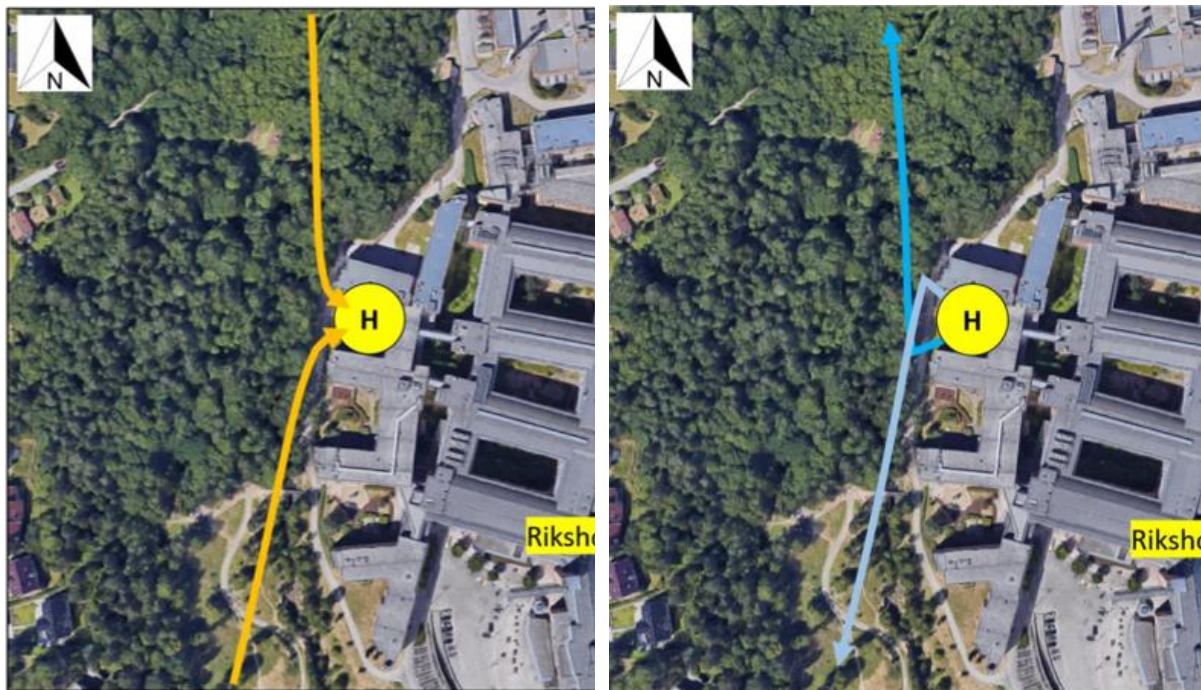


Figur 2: De hinderfrie sektorer for inn- og utflyging som angitt i SINTEF støyberegningsrapport. Boliger i Slemdalsveien 87-89 er vist med rød sirkel.

I forprosjektrapporten som er utarbeidet av PKA arkitekter og COWI (Rapport-Z-002, rev 02, november 2020) står det derimot følgende under kapittel om flyoperative forhold:

«I forbindelse av byggeaktiviteter for Nye Rikshospitalet vil det bli etablert tårnkraner plassert i syd. Dette vil kreve midlertidig omlegging av sydlig inn- og utflygingsretning mot syd-vest.»

I ROS-analysen som er utarbeidet for landingsplattformen er inn og utflyging angitt med følgende retninger.



Figur 3: Utsnitt fra hhv figur 2.5 og 2.6 fra ROS-analysen som viser inn- og utflygingstrasé for den nye landingsplassen (Safetec rapport ST-16265-2 ROS-analyse av innføring av AW101 ved Rikshospitalet i Oslo, rev 2.0, 02.08.2021)

Utdrag fra ROS-analysen: «Rutinen for innflygning vil som regel være at helikopteret følger skogen frem til det er såpass nærmelandingsplassen at det kan fly inn på skrå slik som Figur 2.5 viser. Dette gjelder både ved innflygning fra nord (helikopteret følger da skogen sørover) og fra sør (helikopteret følger skogen nordover).»

**Inn- og utflygingssektoren mot sør som er benyttet i støyanalysene vurderes dermed som urealistisk og støyberegningene som er vedlagt nabovarselet er feil også med hensyn trafikketninger.** Inn og utflyging mot sør, og som utgjør hovedandelen av trafikken (>70%), vil foregå lenger mot vest. Det betyr at ytterligere flere boliger i vest vil berøres av helikopterstøyen og at boligene i Slemdalsveien 87-89 vil få all inn- og utflyging rett over hustaket.

Videre er det også i støyrapporten en forutsetning at helikoptrene ikke skal stå med rotor i gang etter landing eller før avgang. Det er ikke hva vi har erfart fra nåværende landingsplass. Der kan man ofte observere at helikoptrene står på med rotoren i bevegelse i lang tid før avgang. Det er også en periode med fullt støytrykk før helikopteret letter. I rapporten for reviderte støysoner for St. Olavs Hospital<sup>5</sup> er det lagt inn en forutsetning om 6 minutter 'ground idle' for alle helikoptre. Det forventes at det benyttes konservative eller mest mulig realistiske operative forutsetninger når man skal møte kriteriet om worst case.

#### 4. Stille område

Gaustadskogen er definert som stille område i kommuneplanen. Med 1300-1500 helikopterbevegelser pr år vil hele dette området ligge innenfor gul støysoner, og en stor del vil også bli liggende i rød støysoner. Minner samtidig om at tiltaket kan være et permanent tiltak.

<sup>5</sup> <https://luftfartstilsynet.no/globalassets/dokumenter/horinger/2020/st.-olavs/sintef-stoyrapport.pdf>

## 5. Miljøpåvirkning – Sognsvannsvassdraget

I forprosjektrapport utarbeidet av COWI og PKA arkitekter<sup>6</sup> vedlagt byggesaksnummer 202202777 står det at landingsplattformen forventes å bli utstyrt med både drivstoffanlegg og skumanlegg. Landingsplassen skal anlegges svært nær Sognsvannsvassdraget. Både drivstoff og brannskum utgjør derfor en reell miljøtrussel mot vassdraget, da selv små utslipp raskt vil nå vassdraget. Brannskum kan inneholde fluorforbindelser. Det er ikke beskrevet hva slags type skum som skal benyttes, testintervaller eller om det forventes å samle opp alt skummet som utløses 30 meter over bakken. I tillegg til at Sognsvannsvassdraget er sårbart fra før, vil vi også minne om at vassdraget ender i Frognerparken.

Utslippsrisiko og nærhet til Sognsvannsvassdraget må konsekvensutredes. Det er også betenkelig at interesseorganisasjoner som Oslo Elveforum eller Frognervassdragets venner ikke får sjansen til å bli hørt i denne saken.

I forprosjektrapport [3] står det at «Behov for reguleringsendring eller dispensasjon fra denne er ikke avklart med Oslo kommune. Det er ikke avklart om det er behov for miljømessige utredninger.» Hva er status?

## 6. Rotorvind

Rotorvind med storm styrke vil utvilsomt herje tretoppene i Gaustadskogen når nye SAR Queen skal operere fra landingsplassen vest for Rikshospitalet. Erfaringene fra St. Olavs i Trondheim viser at alvorlige personskader kan bli konsekvensene av brukte tretopper eller løse gjenstander som virvles opp med vinden.

Safetec har på oppdrag fra Oslo Universitetssykehus (OUS) utført en ROS-analyse av den midlertidige landingsplassen vest for Rikshospitalet med spesielt fokus på rotorvind og støy[4]. ROS-analysen burde vært vedlagt nabovarselet. Noen hovedpunkter fra ROS-analysen:

- Området i nærheten av landingsplattformen vil oppleve rotorvind med storm styrke på bakkenivå
- En heving av plattformen med ytterligere 10-20 meter vil ikke gi mindre vindstyrke på bakken.
- Fysiske tiltak har liten effekt, det anbefales derfor operasjonelle tiltak som hindre opphold, avsperringer og varsling ved inn- og utflyging med SAR Queen som nødvendige risikoreduserende tiltak.

En observasjon er at rotorvind-analysen viser kun vindstyrke på bakkenivå, tilsynelatende kun i områder uten vegetasjon. Det er derfor uvisst hvilken effekt rotorvinden vil ha på vegetasjonsrike områder vest for bekken, i høyde med tretoppene eller på bakkenivå oktober-april.

Under 'tiltak' står det: «Avsperring for ferdsel i utsatt område er et svært effektivt tiltak for å begrense risiko som følge av rotorvind ved aktivitet med AW101. Generelt sett er sperring for all ferdsel utfordrende å innføre, men for dette området er det imidlertid lokale forhold som gjør dette mer overkommelig. Det er en naturlig avgrensning av området på grunn av bekken som renner gjennom området, og begrenset med adkomstveier, og naturlige begrensninger i veivalg.»

---

<sup>6</sup> COWI Rapport-Z-002, FORPROSJEKT HELIKOPTERPLATTFORM RIKSHOSPITALET, versjon 02, 26.11.2020



ROS-analysen tar angivelig ikke inn over seg at det er et mye trafikkert turområde rett vest for bekken, og bekken er ingen naturlig grense for rotorvind. Tiltakshaver må komplettere saksgrunnlaget med oppdaterte rotorvindanalyser for området vest for bekken i høyde med tretoppene for å demonstrere at ferdsel og opphold vest for bekken er sikkert uten operasjonelle tiltak.

På VG-TV ligger en film som viser hvor farlig kombinasjonen av rotorvinder og tretopper kan være: <https://www.vgtv.no/video/228655/helikopter-drama-maa-loepe-unna>

Gaustadskogen er blant annet et mye besøkt turmål for barnehager og skoler. Evakuering og avsperring av turområdet vest for bekken vil både være utfordrende å gjennomføre og håndheve i et så uoversiktlig område. Det er derfor uvisst hvordan operasjoner med SAR Queen over Gaustadskogen vil påvirke muligheten for ferdsel og opphold, og om det vil være praktisk mulig å basere beskyttelse av liv og helse med operasjonelle tiltak i en periode på 8-10 år. Plasseringen av midlertidig landingsplattform vest for Rikshospitalet vil antagelig ha svært uheldige konsekvenser for bruken av Gaustadskogen.

## 7. Helsekonsekvenser

I forbindelse med forslag til reguleringsplan våren 2021 (saksnummer 201704683) ga Helseetaten v/kommuneoverlege Øhrberg en uttalelse om blant annet helsekonsekvenser som følge av flystøy (uttalelse 522): «*Vår vurdering er at en flybevegelse både er av en viss varighet og kan oppleves spesielt støyende, og det vil være vanlig forekommende på natt. Vi anbefaler derfor at det stilles krav til maksimalstøy innendørs i nattperioden, selv om det forventes færre enn ti hendelser. Det vil sikre at det gjennomføres tiltak der det er nødvendig.*»

Vi kan ikke se annet enn at uttalelsen fra Helseetaten er like gyldig for denne landingsplattformen som for den permanente, tatt varigheten i betraktning.

## 8. Annet

### Nærvirkninger

I Sykehusbygg HF's forprosjektrapport står det at strukturen skal utstyres med: «kantlys på plattformen, flomlys, belysning av vindpølse samt hinderlys på utsatte bygningskonstruksjoner som gjennomtrenger helikopterplassens hinderflater.» Hvordan vil dette se ut for omgivelsene og for naboene?

Informasjonen som følger nabovarselet gir i liten grad mulighet for å danne seg et godt bilde av hvordan denne installasjonen vil se ut i terrenget.

### Mangel på medvirkning

En stor andel av uttalelsene i forbindelse med forslag til reguleringsplan våren 2021 (saksnummer 201704683) inneholdt bekymringer for friluftsområdene vest for Rikshospitalet, også i tilknytning til den eleverte landingsplattformen. Blant høringsuttalelsene var det også flere barnehager og skoler som har Gaustadskogen som viktig turmål og nærmeste skogsområde:

Rishaven menighetsbarnehage	(uttalelse nr 517)
Stiftelsen Forskningscenterets barnehager	(uttalelse nr 513)
Heimvang Barnehage	(uttalelse nr 419)
Universitetets barnehage	(uttalelse nr 417)
FAU Ris skole	(uttalelse nr 476)
FAU Vinderen skole	(uttalelse nr 436)

FAU ved Vinderen og Ris skole alene representerer foreldrene til barn i hele 47 skoleklasser. Det er jo rart at en sak som vekker slikt engasjement ikke legger opp til større muligheter for medvirkning.

### Nabovarslingen

Til slutt må det nevnes at nabovarselet ble sendt ut rett før påske med svarfrist rett over påske. En uke forlenget svarfrist ble bare gitt ved henvendelse til PKA arkitekter. Det ble da også informert om at det egentlig var meningen å ha lengre frist, men at systemet ikke tillot dette. Muligheten for utsettelse av svarfristen er det mange som ikke kjenner til, og PKA arkitekter virker ikke å ha gjort noe forsøk på å nå ut til berørte naboer for å informere om forlenget svarfrist. På grunn av de feilaktige støyprognosene er det også svært mange berørte naboer som heller ikke har blitt varslet. Prosessen rundt nabovarselet er derfor svært kritikkverdigg.

Med vennlig hilsen

Slemdalsveien 87  
Andreas Fröh  
Elena Albertini Fröh

Slemdalsveien 87B  
Erik Lundaas

Slemdalsveien 89A  
Morten Sigurd Malhotra-Gunro  
Stuti Lakshmi Malhotra-Gunro

Slemdalsveien 89B  
Eva Sundsby  
Bjørn Christiansen

Slemdalsveien 89C  
Kirsti Skogseth

Slemdalsveien 89D  
Ottar Ertzeid

Slemdalsveien 89E  
Lars Olavesen  
Elisabeth Bjerkreim Olavesen

Slemdalsveien 89F  
Halvard Heskestad Waage  
Maren Storihle Ødegård

Slemdalsveien 89G  
Gita Gupta Jacobsen  
Eirik Jacobsen

Slemdalsveien 89H  
Marion Elaine O'Farrell  
Shane Gerard McArdle

Slemdalsveien 89J  
Jorunn Kragset  
Kjetil Kragset

Slemdalsveien 89K  
Chen Sheng Lu  
Ling Shi

Slemdalsveien 89L  
Caroline Olbjørn Rønningen  
Knut Olav Rønningen