



Hordaland Fylkeskommune  
Postboks 7900  
5020 BERGEN  
Norge

Vår ref.  
13/07226-1

Vår dato:  
23.12.2013

Deres ref.

Deres dato:

Vår saksbehandler:  
Øystein Skaar

## Høringsuttalelse, Fremtidig lokalisering av godshavn i Bergensregionen

Det vises til mottatt brev, datert den 5. november, vedrørende høring av revidert planprogram for fremtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet.

Det foreligger 3 alternativ i revidert planprogram, 0-alternativet, Kombinasjonsalternativet og Fleslandsalternativet. Avinors høringsuttalelse vurderer kun Fleslandsalternativet, da de andre alternativene ikke har direkte påvirkning på forhold knyttet til luftfart og lufthavndrift.

Avinor har deltatt i faggruppen som har bistått Fylkeskommunen med utarbeidelse av «Moglegheitsstudie Fleslandsområdet, datert 29.10-2013».

Avinors rolle i denne høringen er følgende:

- Påse at endringer i planprogrammet ikke skal gå utover sikkerheten for luftfart eller lufthavnsdrift i eller ved Bergen Lufthavn.
- Påse at endringer i planprogrammet ikke kommer i konflikt med Avinors Masterplan for Flesland.

«Moglegheitsstudie Fleslandsområdet» er en rapport som hadde som hensikt å redusere antall mulige alternativ rundt Flesland fra 8 alternativ til «et fåtall» alternativ, basert på absolutte silingskriterier. Disse er opplistet i kap 3.2. Avinor er enig i at de absolutte kriteriene må tilfredsstilles, men ved å benytte en slik metode får man følgende utfordring:

- Sikkerhetsbegrepet rundt en flyplass er basert på mange mindre og større forutsetninger. For å kunne konkludere med om alternativene går utover sikkerheten ved flyplassen, er man avhengig av en detaljert oversikt over havnens utforming. Eksempel på viktige forutsetninger er, turbulens, lysforhold, høyder på bygg, haller, plassering av båter utforming av kaianlegg, utforming av topografiske forhold i grensesnittet mellom havn og rullebane, osv. Rapporten inneholder ikke detaljert utforming av havnealternativene. Det er derfor på nåværende tidspunkt vanskelig å konkludere med om disse absolutte kriteriene blir brutt. Avinor har utarbeidet en Konsekvensutredning, datert 10.04.2013, av de to nordligste alternativene. Mange av bekymringene i denne utredningen er problemstillinger som kan fremstå som absolutte kriterier, når man vet mer om endelig utforming av de alternative havneløsningene. Avinor er av den oppfatning at dette ikke kommer tilstrekkelig frem i «Moglegheitsstudiet Fleslandsområdet». Det er derfor viktig å løfte problemstillingene som fremkommer i vår konsekvensutredning i det videre arbeidet. Det sørligste alternativet ble ikke vurdert fordi dette ble ansett som mindre aktuelt da Avinor gjennomførte sin risikovurdering.

- Som følge av mangel på detaljerte planer for havnealternativene, har det p.t. ikke vært formålstjenlig å få gjennomført 3D-simuleringer av turbulensendringer på rullebanen. Ved videreføring av aktuelle alternativ må turbulens vurderes basert på detaljerte underlag. Fremtidige turbulenssimuleringer, kan dermed fremdeles utelukke godshavnalternativer på Flesland.
- Slik de ulike alternativene er plassert i revidert planprogram, ligger de ikke til hinder for dagens Masterplan for Bergen Lufthavn. Det må likevel bemerkes at man bør legge en plan for nærområdet som ikke legger begrensninger for den utviklingen man ønsker i området. Bergen Lufthavn er plasskrevende. Dagens Masterplan vurderer et fremtidsperspektiv frem til 2060. Men det skal også etter den tid være en utvikling av Bergen Lufthavn. Infrastrukturen rundt en lufthavn gjør at flytting av lufthavnen er lite aktuelt i fremtiden. Det har i 2013 blitt gjennomført en samfunnsnyttevurdering av Bergen Lufthavn som konkluderer med at lufthavnen er avgjørende for regionens næringslivsutvikling, der næringslivet vurderer lufthavnen som viktigere enn både vei og bane for deres fremtidige vekstmuligheter, ref «Bergen Lufthavn, Nytte for regionen og Samfunnet».
- Ved en evt rullebane 2, vil denne gi hinderflater tilsvarende som for rullebane 1. «Moglegheitsstudiet Fleslandsområdet» viser både løsninger med delte arealer mellom kai og jernbanearealer, og felles løsning for havn og jernbanearealer. Det er lagt opp til et bakareal på Liland for alternativ E og F, mens det for alternativ G ikke er definert et område for bakarealene. Selv om man foreløpig ikke vet hvor evt bakarealer blir plassert, er det viktig for Avinor å påpeke at slike bakarealer, kan komme i konflikt med hinderflater for rullebane 2. Dersom bakarealene kan komme i konflikt med fremtidige hinderflater for rullebane 2 vil Avinor vurdere dette som at et av de absolutte kriteriene dermed er brutt.
- «Moglegheitsstudiet Fleslandsalternativet» har et fremtidsperspektiv for godshavn frem til 2040. Det er lagt inn et arealbehov på 700 daa for denne perioden. Avinor er av den oppfattelse at man må ta hensyn til lengre perspektiv og muligens legge inn større arealbehov for å sikre en langsiktig løsning som er bærekraftig også i fremtiden.
- Avinor ser at det legges til rette for boligutvikling i store deler av områdene øst av lufthavnen. Det legges dermed opp til en kamp om arealer mellom boliger, flyplass og fremtidig godshavn. Fremtidige begrensninger for lufthavnen vil kunne redusere muligheter for regional vekst. Dette vil også gjelde for godshavnen.

Avinor har gjennom vår Konsekvensutredning allerede spilt inn risikomomenter knyttet til nærhet mellom godshavn og flyplass. Dette repeteres derfor ikke i denne høringsuttalelsen.

## Oppsummering

Avinor er av den oppfatning at en mulighetsstudie basert på absolutte kriterier, ikke i tilstrekkelig grad fanger opp potensielle utfordringene knyttet til lufthavndrift. Avinors Konsekvensutredning, blir ikke i tilstrekkelig grad vektet, da mange av disse bekymringene ikke på nåværende tidspunkt kan vurderes som absolutte kriterier. Flere av disse bekymringene har i seg selv potensiale til å være absolutte kriterier.

Avinors konsekvensutredning konkluderer med at det finnes mange risikomomenter som kan føre til fremtidige operative begrensninger samt en svekket totalsikkerhet for lufthavndriften. Avinor ser store sikkerhetsmessige utfordringer med alle de 3 gjenstående alternativene på Flesland.

Som følge av mangel på detaljerte planer for havnealternativene, har det p.t. ikke vært formålstjenlig å få gjennomført 3D-simuleringer av turbulensendringer på rullebanen. Ved videreføring av aktuelle alternativ må turbulens vurderes basert på detaljerte underlag. Fremtidige turbulenssimuleringer, kan dermed fremdeles utelukke godshavnalternativer på Flesland.

Videre er Avinor av den oppfatning at det på sikt vil kunne oppstå en konflikt mellom boliginteresser, flyplass og godshavn om de samme arealene. Lufthavnens rolle som drivkraft for næringslivets utvikling i regionen er vurdert som avgjørende av regionens næringsliv. Regionen er avhengig av langsiktig planlegging av kritiske arealer. Avinor mener derfor at arealinteressene må baseres på et perspektiv på 50 til 100 år frem i tid.

Avinor er bekymret for en arealutvikling i nærområdet som utfordrer lufthavnens sikkerhetssituasjon samt begrenser mulighetene for videre utvikling av lufthavnen med de konsekvenser det kan få for regionens fremtidige utvikling.

For vurdering av sikkerhetsrisiko refereres det til vår Konsekvensutredning datert 10.04.2013, som ligger som vedlegg til «Moglegheitsstudie Fleslandsalternativet».

## Med vennlig hilsen

Avinor AS



Øystein Skaar

Sikkerhets- og Kvalitetssjef