

Fylkesmannen i Hordaland
Postboks 7310
5020 BERGEN

Vår ref.
11/01463-200

Vår dato:
19.06.2014

Deres ref.

Deres dato:

Vår saksbehandler:
Einar K Merli - 976 51 687

Bergen lufthavn Flesland - Detaljregulering - Ytrebygda - Gbnr 107/17 del av bnr 32, 24 med flere - Langaneset - Offentlig ettersyn - Uttalelse fra Avinor

Vi viser til brev fra Bergen kommune av 26.05.2014 (200610367/55) vedrørende offentlig ettersyn av detaljregulering for Langaneset i Ytrebygda.

Planområdet ligger ca. 2 km sørøst for landingsterskel til Bergen lufthavn Flesland fra sør (bane 35).

Planområdet ligger innenfor horisontalflaten, som er en høyderestriksjonsflate rundt Bergen lufthavn Flesland, i medhold av kap. 10 og 11 i Forskrift om utforming av store flyplasser, BSL E 3-2. Horisontalflaten ligger på høydekote +95,4 moh, dvs. 45 meter over rullebanen, jf. Avinors restriksjonsplan/byggerestriksjonskart, ENBR-P-10 av 25.04.2007. Med de angitte byggehøydene i planbestemmelsene vil ingen av utbyggingsformålene komme i konflikt med horisontalflaten. Byggehøydene vil heller ikke komme i konflikt med innflygingsflaten (høyderestriksjonsflate) for en fremtidig parallell rullebane 2, beliggende øst for dagens rullebane.

Det aktuelle planområdet er langstrakt og ligger ca. 600 til 1600 meter øst av forlengelse på senterlinje rullebane. Utbygging opp til maksimal kotehøyde på +39 moh for blokkbebyggelsen bryter ikke byggerestriksjonskrav (BRA-krav) for navigasjonsinstallasjonene på lufthavnen da BRA-krav er ca. +65 moh i planområdet gitt av navigasjonsinstrumentet LOC35 i nord. BRA-krav gitt av navigasjonsinstrumentet GP35, brytes ikke.

Bruk av tårnkran innenfor planområdet antas å få en maksimal høyde på ca. 20 meter over høyeste blokkbebyggelse, som gir en kotehøyde på ca. kote +60 moh. Det vil si at hverken bygg eller bruk av tårnkraner bryter BRA-krav og slik sett vil ikke flynavigasjonsinstallasjoner på lufthavnen påvirkes radioteknisk uheldig av planforslaget.

Avinor gjør videre oppmerksom på at ved bruk av tårnkraner i anleggsperioden gjelder følgende regelverk:

- Rapportering av luftfartshinder til Statens kartverk i medhold av Forskrift om rapportering og registrering av luftfartshindre (BSL E 2-1) av 14.04.2003.
- Merking av luftfartshinder i medhold av Forskrift om merking av luftfartshinder (BSL E 2-2) av 03.12.2002. Det er Luftfartstilsynet som håndhever denne forskriften (BSL E 2-2) og kan gi pålegg om utbedring dersom merkingen av hinderet (tårnkranen) ikke er gjort i henhold til forskriften. Luftfartstilsynet vil kunne gi veiledning i hvordan merkingen skal gjennomføres.

Vedlagt følger offisielt flystøysonekart for 2012-2022 (vedlegg 1), samt oppdatert beregning for 2030 (vedlegg 2) der fremtidig rullebane 2, øst for dagens rullebane, er medtatt i flystøysoneberegningene, jf. Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2012. Sistnevnte er en prognose som både Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune har etterspurt til bruk i arealplanlegging, og som baserer seg på gjeldende standard for flystøyberegning, samt offisielle tall fra transportøkonomisk institutt. Gjennom oppdatert rullering av lufthavnens masterplan er det anslått at ny rullebane 2 vil være etablert i 2026-2027 forutsatt dagens trafikkmix på lufthavnen.

Planområdet «Langaneset» er vist på begge flystøysonekartene. I beregningen for 2030 ligger planområdet innerst i gul flystøysone under innflygingen til rullebane 2. Etter etablering av ny parallell rullebane på lufthavnen, vil planområdet Langaneset bli direkte overfløyet både ved landing og avgang. Dette gjør at etablering av «stille side», slik Miljøverndepartementets retningslinje T-1442/2012 forutsetter, blir utfordrende.

Retningslinjens anbefalte grense på uteoppholdsareal og utenfor vinduer til rom med støyfølsomt bruksformål er L_{den} 52 dB, ikke 55 dB slik forslaget til reguleringsplanen legger til grunn. Dette vanskeliggjør oppfyllelse av krav til utendørs nivå.

Avinor vil påpeke at kommunen har et ansvar gjennom byggetillatelse, å sikre at innendørs støykrav etter teknisk forskrift overholdes. Dette er viktig i slike støyutsatte områder som denne reguleringsplanen omfatter. Avinor vil derfor fraråde å regulere det aktuelle planområdet til støyømfintlig bebyggelse.

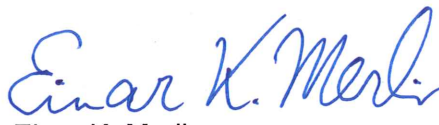
Vedlagt følger Avinors notat for beregning av flystøysonekart etter T-1442, datert juni 2012 (vedlegg 3).

Med vennlig hilsen

Avinor AS



Berit Jorid Flore
Avdelingsleder
Plan og grunneiendom



Einar K. Merli

Kopi:
Bergen kommune

Vedlegg 3