



Høring - søknad om fornyelse av konsesjon for Bergen sjøflyplass, Sandviken og Bergen helikopterplass, Sandviken

FIWE

ESARK-03-201301526-86

Hva saken gjelder:

Fonnafly As har konsesjon etter Luftfartsloven for drift av sjøfly- og helikopterplasser på Kristiansholm i Sandviken, se figur 1. Konsesjonene går ut 25.6.2013 og Fonnafly har søkt om fornyelse i brev datert 25.11.2012 til Luftfartstilsynet. Ettersom høringsfristen var 27.5.13 er Luftfartsverket bedt om henstand for kommunens uttale til byrådets sak er behandlet. Siden konsesjonene gjelder samme landingsplass, driftes av samme selskap og har samme varighet, behandles søknadene i samme sak. Etter Luftfartsloven skal kommunen og andre myndigheter gi uttale til om en konsesjon for landingsplass er forenlig med allmenne hensyn, med vekt på miljø, helse, flysikkerhet, næringsinteresser, reguleringsplan, kulturlandskap, samt hensyn til regional utvikling og bosetting. Sammenheng med gjeldende arealplan og Naturmangfoldloven skal også vurderes. Konsesjon for å drifte og inneha landingsplass til privat bruk gis som hovedregel for 10 år. Sjøflyplassen har vært i drift i mange år, helikopterplassen fra 2006.

Virksomheten til Fonnafly er oppdrag innen sightseeing, taxi, foto- og film, befaring og opplevelsesturer. Virksomheten er sesongpreget og knyttet til sommerhalvåret, med reiselivsnæringen som et særlig markedsgrunnlag, bl.a. cruise-båtpassasjerer. I tillegg opplyses at Fonnafly er innrullert i politiets beredskap. Det er fastsatt korridorer for inn- og utflyging, se figur 2 og 3. Korridorene går over sjø og ut fra hensyn til sikkerhet foreligger det krav til flyhøyde over bebyggelse etter forskrift om lufttrafikk. Korridorer kan fravikes dersom værforhold krever det. Det foreligger utredninger om støyforhold, utarbeidet i 1999 for sjøflyvirksomheten og i 2005 for helikopter-virksomheten. Foreliggende støyberegninger er ikke utarbeidet i samsvar med Miljøverndepartementets retningslinje T-1442/2012



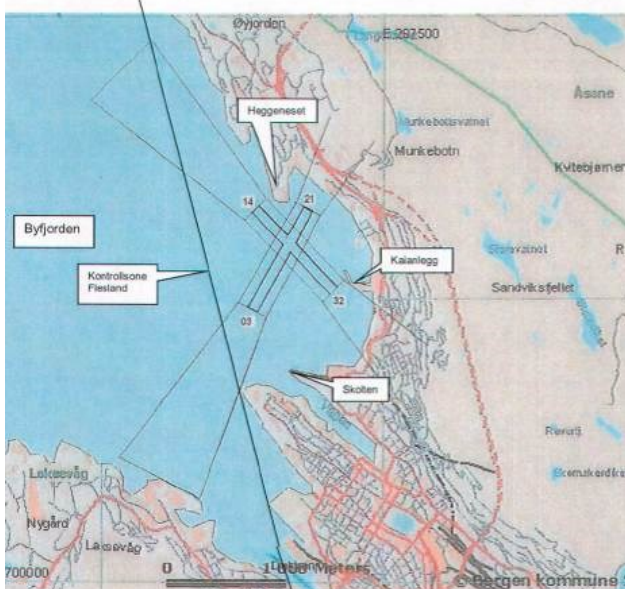
Figur 1: Oversikt over landingsplasser (ved hvit hangar) på Kristianholm og Sandviken i bakgrunnen. Foto: Bergen kommune

For sjøflyplassen har aktiviteten avtatt betraktelig de siste to årene og det har vært maks 20 bevegelser pr uke og maks 250 for året. Fonnafly planlegger økt aktivitet og søker om å beholde antall bevegelser som

er fastsatt i gjeldende konsesjon. Luftfartstilsynet foreslår fornyelse av konsesjonen og trafikkbevegelser innenfor ca 70 pr uke og ca 900 pr. år, samt tillatt brukt i dagslys hele året. Støynivå er målt til ca 92 dB i startfasen 120 m over vann. Bebyggelsen i sjøfronten i Sandviken har maksimalt flystøynivå på 75-80 dBA i startfasen.

For helikopterplassen opplyser Fonnafly at trafikken har vært stabil i flere år med makstall på 30 bevegelser pr uke og 450 pr år. Fonnafly planlegger økt aktivitet og søker om å beholde antall bevegelser som er fastsatt i gjeldende konsesjon. Luftfartstilsynet foreslår fornyelse av konsesjon med trafikkbevegelser innenfor ca 50 pr uke og ca 800 pr år, samt tillatt brukt i dagslys mellom kl 07.00-23.00 hele året. Beregnet støy viser $L_{den}=52$ som er grense for gul støysone i en avstand på ca 95 m fra landingsstedet, se figur 4 for støykoter.

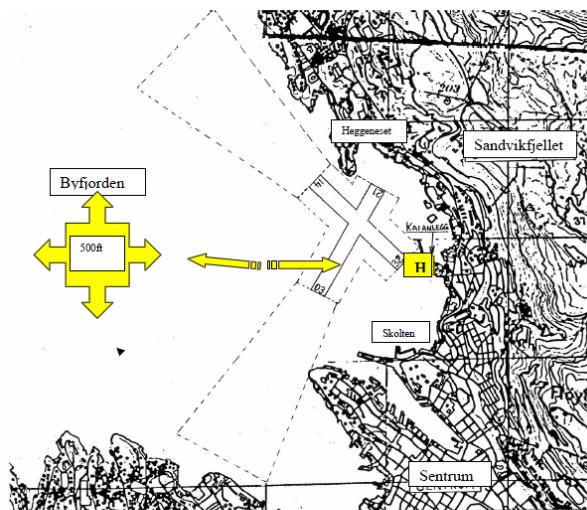
13.0 KART og PROSEDYRER Bergen sjøflyplass, Sandviken



- 13.1 PROSEDYRER:
- T/O - 21: Etter airborne - sving høyre og stig til sikker høyde før evt. overflyging av Bergen sentrum.
 - T/O - 32: Etter airborne - stig til sikker høyde før evt. overflyging av Bergen sentrum.
 - T/O - 03: Ikke i bruk
 - T/O - 14: Ikke i bruk
 - Landing - 32: Unngå lavflyging over bebyggelse. Avbrutt innflyging - ut mot Byfjorden.
 - Landing - 14: Rett inn. Avbrutt innflyging - senest ved Heggneset sving høyre ut mot Byfjorden.
 - Landing - 03: Unngå lavflyging over bebyggelse. Avbrutt innflyging abeam Skotten - sving venstre mot Byfjorden
 - Landing - 21: Ikke i bruk
 - MERK: Ved behov for entring Fles. CTR, innhent klarering fra TWR 119,100, i god tid før entring av border. Vindretninger mellom N og SE og vindstyrke over 15 kts. forårsaker fallvind fra Sandviksfjellet. Vindretning mellom SW og NNW og vindstyrke over 15 kts. forårsaker stor sjøgang. Fonnafly opererer også helikopter til og fra Sandviken

Figur 2: Flykorridorer for sjøfly

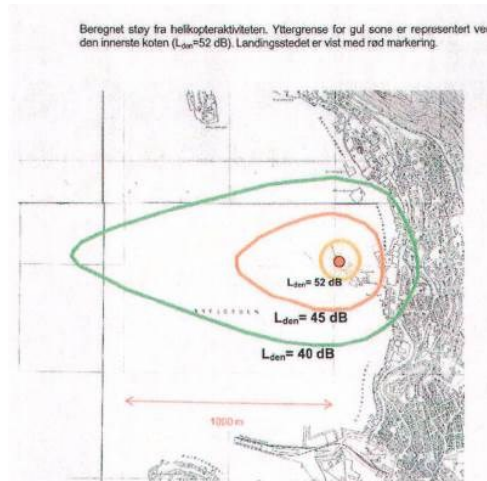
13.0 KART. PROSEDYRER BERGEN - SANDVIKEN HELIKOPTER



- PROSEDYRER:
- Utflyging: Fra heliport direkte til Byfjorden - minimum 500 ft.
 - Landing: Minimum 500 ft Byfjorden - innflyging direkte til heliport.
 - Merk: Ingen flyging på innsiden av molo.

Figur 3: Flykorridorer for helikopter.

Kristiansholm er en del av reguleringsplanen for Skuteviksboder 5-24, der hovedformålet er Spesialområde for bevaring. Kristiansholm var tidligere omfattet av Kommunedelplan for Sandviken - Fjellsiden Nord (vedtatt 22.05.2002) med næring som formål (cruisehavn) og med sjøflyhavn inntegnet. Kommunedelplan for Bergen indre Havn, vedtatt 14.05.2012, gjelder nå foran KDP Sandviken for Kristiansholm og tilliggende sjøareal. KDP Havn disponerer arealbruken til formål innenfor Byutviklingsområder inkludert delområde med åpent blandingsformål og Gangarealer med byromsbruk (rekreasjonsarealer for allmennheten). På sjøsiden er arealbruksformålet Vannareal for allmenn flerbruk - Ferdelsområde og Vannareal havn (for oppankring).



Landingsplassene for sjøfly og helikopter er ikke disponert

Figur 4: Støysoner for helikopter

som selvstendige arealbruksformål, men tatt med som en eksisterende virksomhet, herunder er helikoptertrafikk en del av utført risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS). Det fremgår av bestemmelser for Kristiansholm at det kan drives sjøflyhavn, dersom det ikke kommer i vesentlig konflikt med hovedformålet. I ROS-analysen er det påpekt at helikoptertrafikk vil kunne være en betydelig risiko i forhold til bruk som rekreasjonsområde, med påpeking av behov for tiltak som kan sette streng bruksbegrensning på helikoptertrafikken for å kunne forebygge ulykker.

Videre omfattes Kristiansholm av arbeid med en områdeplan som startet opp i oktober 2012. Områdeplanen vektlegger å utvikle sjø nær rekreasjonsarealer med god allmenn tilgjengelighet for den ytre delen av Kristiansholm og en bymessig struktur med en blanding av formål som kontor, bolig og allmennyttige formål som kan gi området aktivitet i den indre delen.

Når det gjelder forhold til naturmangfold, er det ikke registrert eller kjent naturtyper eller forekomster i kommunen sine registre eller i direktoratet for naturforvaltning sin base som krever spesielle hensyn.

Sandviken har en stor eksisterende nærings- og boligbebyggelse. Det er vedtatt reguleringsplaner for en omfattende boligutbygging i Sandviken (f.eks. Slaktehustomten og Nyhavn) og det pågår plan- og prosjektarbeid for ytterligere utbygging (f.eks. i området mellom Maaseskjæret - Gamle Bergen og på Hegreneset).

Eksisterende og planlagt bebyggelse i spesielt sjøfronten berøres av støy fra sjøfly- og helikopter- virksomheten. Etat for helsetjenester, miljørettet helsevern, peker på støysituasjonen og at forslag til konsesjonsvilkår gir rom for en vesentlig økning av flyaktivitetene. Fagetaten understøtter behovet for at det utarbeides nye støyanalyser for å kunne vurdere situasjonen. Etat for plan og geodata uttaler at primært bør konsesjonsbehandlingen utsettes til arealbruken på Kristiansholm er avklart gjennom arbeidet med pågående områdeplan, subsidiært at kommunen gir negativ uttale siden flyvirksomheten legger føringer på arealbruken i området før planarbeidet er ferdig.

Til saken om uttalelse om søknad om fornyet konsesjon har kommunen mottatt synspunkt og informasjon fra en privatperson bosatt i nærheten av Kristiansholm om flyvirksomheten. Synspunkt fra private er ikke en del av høringen fra Luftfartstilsynet, men kommunen er tjent med å ha et informasjonsgrunnlag som kan gi en godt opplyst sak. Privatpersonen peker på at støybelastningen er moderat når flykorridorene ut over sjøen brukes. Støybelastningen fra helikopter oppleves som størst og er spesielt merkbar når det skjer avvik fra flykorridorene med lavtflyging over bebyggelsen. Privatpersonen hevder at disse avvikene skjer ofte med helikopter og at det i praksis er få effektive kontrollmuligheter. Privatpersonen hevder videre at siden helikoptrene som brukes er små, med en pilot og en motor, gir det en større risiko for ulykker.

Forslag til høringsuttalelse fra kommunen:

Sjøfly- og helikoptervirksomhet med landingsplasser på Kristiansholm er en etablert virksomhet over flere år. Sjøflyvirksomheten er i utgangspunktet i samsvar med kommunale arealplaner og registrert som en pågående virksomhet. Helikoptervirksomheten er ikke spesielt omtalt i kommunale arealplaner, men registrert som en pågående virksomhet. Kommunen ser positivt på sjøfly- og helikoptervirksomheten som en del av bysamfunnet sine behov og tjenester og særlig næringslivet sine behov. Virksomheten har også en regional betydning i Bergensområdet, med spesiell betydning for reiselivsnæringen.

Landingsplassen på Kristiansholm er lett tilgjengelig og er en del av næringsvirksomheten i sjøfronten. Landingsplassen er også en del av og ligger nært Sandviken sin store nærings- og boligbebyggelse. Det foreligger en rekke planer for videre utbygging av både nærings- og boligbebyggelse i Sandviken. Det er også startet arbeid med en områdeplan for Kristiansholm og tiliggende område med formål å tilrettelegge for allmenn tilkomst og rekreasjon på den ytre delen og utbygging av nærings- og boligformål på den

indre delen. Sammenhengen med bruk av landingsplasser til sjøfly og helikopter vil bli nærmere vurdert og avklart i arbeidet med områdeplanen. Ulempene med bruken av landingsplassene er primært knyttet til støy fra virksomheten. Det er ikke kjent at det er konsekvenser i form av forurensning eller belastning på naturmangfold eller kulturminneinteresser. Sjøfly og helikopter har ulik støybelastning, med høyere støynivå fra sjøfly på bebyggelsen i sjøfronten i Sandviken. Det foreligger støyanalyser for både sjøfly og helikopter, men det påpekes at disse ikke er oppdatert i henhold til retningslinjene i rundskriv T-1442/2012 fra Miljøverndepartementet. Målinger og beregninger i støyanalysene forutsetter bruk av fastsatte flykorridorer over sjø og i dagslys, slik det er spesifisert i forslag til konsesjonsvilkår. Bruk av fastsatte flykorridorer kan fravikes når værforhold tilsier det. Søknaden har ikke informasjon om hvor ofte avvik forekommer med tilhørende økt støybelastning på bebyggelse. Mottatt informasjon fra privatperson bosatt like ved landingsplassen hevder at det skjer relativt ofte for helikopter sin del. Etter vilkår i forslag til konsesjon, kan konsesjon tilbakekalles av Luftfartstilsynet dersom konsesjonsvilkår, lovbestemmelser eller forskrifter som gjelder virksomheten blir vesentlig overtrådt.

Når det gjelder sikkerhet har ikke forslag til konsesjonsvilkår spesielle vilkår utover krav om bruk av flykorridorer over sjø og bruk i dagslys. Ut over det gjelder vanlige regler og forskrifter for lufttrafikk, herunder om krav om minstehøyder for flyging over bebyggelse.

Etter kommunens vurdering er støybelastning for nærliggende nærings- og boligbebyggelse den største ulempen med virksomheten. Belastningen kan øke med planer for økt tilrettelegging for aktivitet i sjøfronten i Sandviken. Det er behov for oppdaterte støyanalyser for å sikre grunnlaget for vurderinger av støynivå, herunder at virksomheten fra sjøfly og helikopter sees i sammenheng. Det er også behov for støyanalysen fanger opp støybelastning på bebyggelsen når det er behov for avvik fra fastsatte flykorridorer.

Etter kommunen sin vurdering, er det behov for å vurdere omfanget av virksomheten for å kunne redusere støybelastning. Dette gjelder antall flybevegelser, definisjon av tidsrom for flyging og varighet av konsesjon. Arbeidet med områdeplanen for Kristiansholm vil avklare hovedpunktene for virksomheten og kommunen ser det som aktuelt at varighet av konsesjon fastsettes i forhold til planarbeidet med inntil 5 år. Videre bør antall flybevegelser ikke øke i så vesentlig grad som forslag til konsesjon trekker opp og tidsrom for flyvirksomhet bør være avgrenset til kl 7.00 – 22.00.

Vedtakskompetanse:

Byrådets fullmakter § 7, vedtatt av bystyret 28.november 2011 i sak 260/11:

Byrådet selv avgir høringsuttalelser på vegne av Bergen kommune. Høringsuttalelser avgitt av byrådet sendes uten ugrunnet opphold Bystyrets kontor til orientering. Saken ansees ikke å være av prinsipiell karakter.

Byråden for byutvikling, klima og miljø innstiller til byrådet å fatte følgende vedtak:

Bergen kommune har følgende merknader til søknad om fornyelse av konsesjon datert 27.februar 2013 fra Luftfartstilsynet for Bergen sjøflyplass og Bergen helikopterplass i Sandviken:

1. Bergen kommune ser positivt på behovet for landingsplasser for sjøfly og helikopter i Sandviken, men har ut fra allmenne hensyn til arealplansituasjon og støyforhold merknader til fornyelse av konsesjon. Det bes om at konsesjon avgrenses til maksimalt 5 år ut fra behov for å avklare aktuell arealbruk på omsøkte landingsplasser gjennom pågående områderegulering for Kristiansholm.
2. Støybelastningen må reduseres mest mulig gjennom aktuelle tiltak. Det må utarbeides fullverdige støyanalyser etter T-1442/2012 for å kunne vurdere konsekvenser og aktuelle støytiltak, herunder redusert økning i antall flybevegelser og kortere tidsrom for flytid.
3. Bergen kommune forutsetter at fastsatte innflygingskorridorer følges for å redusere støybelastninger mest mulig.

4. Byrådet viser videre til «Forslag til høringsuttalelse» som er inntatt i saken.
5. Melding om vedtak oversendes Bystyrets kontor.

Dato: 04. jun 2013

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Filip Rygg
byråd for byutvikling, klima og miljø

Vedlegg:

Brev datert 27.februar 2013 fra Luftfartstilsynet med vedlegg:

1. Utkast til konsesjonsvilkår, Bergen helikopterplass
2. Kart, flykorridor for helikopter, Bergen helikopterplass
3. Uttale fra Etat for plan- og geodata, datert 12.03.2013
4. Uttale fra Etat for helsetjenester, avdeling for miljørettet helsevern, datert 13.05.2013
5. Merknad fra Ketil Normann Sørensen, datert 13.05.2013, med vedlegg