



Fonnafly AS
Næringsparken
Sandvegen 134
4230 SAND
Norge

Saksbehandler: Asgeir Fløgum Vågan
Telefon direkte: +47 93861691
Vår dato: 19.11.2014
Vår referanse: 12/09430-19

Deres dato
Deres referanse: jn

Vedtak om fornyelse av konsesjon for Bergen Sjøflyplass, Sandviken og Bergen Helikopterplass, Sandviken

Vi viser til søknad datert 25. november 2012 fra Fonnafly AS om fornyet konsesjon for å drive og inneha Bergen Sjøflyplass, Sandviken og Bergen Helikopterplass, Sandviken.

1. Bakgrunn

Fonnafly AS driver i dag både Bergen Sjøflyplass, Sandviken og Bergen Helikopterplass, Sandviken. Sjøflyplassen er i dag sporadisk betjent av sjøfly av typen Cessna 206. Helikopterplassen betjenes av helikopter av typen Robinson R44 og Eurocopter EC 120. Fonnafly AS sin gjeldende konsesjon til å drive og inneha disse to landingsplassene utløp opprinnelig den 25. juni 2013. Søknad om fornyet konsesjon ble mottatt av Luftfartstilsynet tidligere enn 6 måneder før konsesjonen utløp. Etter forskrift 11. januar 2007 nr. 40 om konsesjon for landingsplasser (konsesjonsforskriften), § 14 3. ledd ble konsesjonen automatisk forlenget frem til søknaden er avgjort.

2. Høringen

I henhold til luftfartsloven § 7-6 skal konsesjon til landingsplass bare gis når det finnes forenlig med allmenne hensyn. Før avgjørelsen treffes, skal det være innhentet uttalelse fra vedkommende kommunale og andre myndigheter.

Søknaden om fornyet konsesjon ble 27. februar 2013 sendt til Fylkesmannen i Hordaland, Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Kystverket med frist til uttalelse 27. mai 2013. Fylkesmannen i Hordaland, Bergen kommune og Kystverket besvarte høringen.

Fylkesmannen i Hordaland kom med uttalelse i brev av 5. juni 2013.

Fylkesmannen anførte at områdets plansituasjon var uendret. Kommunedelplan for Sandviken og Fjellsiden nord fra 2002 gjaldt fortsatt.

Når det gjelder støy anførte Fylkesmannen i Hordaland at støyberegningene som lå ved søknaden datert 2. september 1999 for sjøfly og 2. desember 2005 for helikoptertrafikk var av eldre dato og ikke i samsvar med Miljøverndepartementets retningslinje T-1442/2012. Fylkesmannen mente at det burde gjøres nye støyberegninger i henhold til T-1442 før endelig konsesjon ble gitt. Støyaktiviteten både for sjøflyplassen og helikopterplassen burde vurderes

samlet. Det ble ansett som en mangel i søknaden at det ikke er utført oppdaterte støyberegninger.

Fylkesmannen påpekte at helikopterlandingsplasser i tettbygd strøk kan medføre støykonflikter. Økende boligbygging i denne delen av Sandviken kan føre til økt konfliktnivå mellom støy fra flyging og bomiljø. Fylkesmannen mente at det bør føres en restriktiv linje for flyaktivitet ved å avgrense den mest mulig i tid og omfang, slik at en reduserer støyulempene for bebyggelsen i området. Fylkesmannen var kjent med at Luftfartstilsynet har mottatt klager på ulovlig lavflyging og støyende aktivitet i området.

Fylkesmannen viste til at det var søkt om å benytte sjøflyplassen og landingsplassen i dagslys hele året, og anbefalte Luftfartstilsynet å presisere tiden i konsesjonsvilkårene for tillatt flyging fra kl. 0700 til kl. 2300 om kvelden. Fylkesmannen mente også at det måtte settes et krav om at overflyging av bebyggelse under avgang og landing ikke er tillatt.

Når det gjelder naturmangfoldloven hadde ikke Fylkesmannen opplysninger som tilsa at det var særskilte konflikter med kjente naturverdier i området.

Fylkesmannen anførte at de nye støyberegningene måtte oversendes både Fylkesmannen og kommunen.

Bergen kommune behandlet saken i byrådsmøte 6. juni 2013 og fattet følgende vedtak:

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.

Kystverket kom med uttalelse i brev av 31. mai 2013. Kystverket anførte at det er viktig at all flyvning i Bergen ved bruk av sjøfly, følger sjøveisreglene og at det tas hensyn til båttrafikken i området ved avgang og ankomst. Det har vært en stor økning i cruiseskiptrafikk i Bergen de siste årene, og området ved Nordnes / Sandviken er viktig også for de store cruiseskipene som anløper Bergen. Det er ellers stor sjøtrafikk til kaier og brygger i Bergen havn. Flyvning med sjøfly og helikopter er også naturlige aktiviteter tilknyttet anløp av cruiseskip, så bruken av området til cruise og flyvning vil gjerne overlapse i tid.

Kystverket kjenner ikke til problemer med dagens bruk av sjøflyplassen eller med helikopterplassen og har derfor ingen andre merknader til søknaden enn at sjøsikkerheten må ivaretas ved all flyvning med sjøfly.

Høringsuttalelsene fra Fylkesmannen i Hordaland og Bergen kommune påpekte at de eksisterende støyberegningene var av eldre dato og ikke i samsvar med Miljøverndepartementets retningslinje T- 1442. Både Fylkesmannen i Hordaland og Bergen kommune mente at det var nødvendig at det ble utarbeidet en ny støyberegning for landingsplassene. Luftfartstilsynet fant på denne bakgrunn det nødvendig å kreve en ny støyberegning i henhold til Miljøverndepartementets retningslinje T-1442, jf. konsesjonsforskriften § 14 d, jf. § 11 tredje ledd, og ba i brev av 27. juni 2013 Fonnafly AS innhente dette.

Vår dato
19.11.2014

Vår referanse
12/09430-19

Luftfartstilsynet ba videre om kommentarer fra Fonnafly AS til de forslag til begrensninger Bergen kommune og Fylkesmannen i Hordaland foreslo, blant annet med hensyn til åpningstid og en kortere konsesjonsperiode.

12. februar 2014 mottok Luftfartstilsynet ny støyberegning fra Fonnafly AS utført av SINTEF, i henhold til Miljøverndepartementets retningslinje T-1442.

14. februar 2014 tilskrev Luftfartstilsynet Fylkesmannen i Hordaland, Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune og ba om eventuelle merknader til støyberegningen og konsesjonssaken forøvrig.

Luftfartstilsynet mottok i brev av 28. april 2014 en uttalelse fra Bergen kommune ved Byrådsavdeling for byutvikling, klima og miljø.

Etter **Bergen kommune** sin vurdering var flykorridorer presisert og støyanalysen gav nye opplysninger om at støysonene er økt i utbredelse, selv om det ikke utløses tiltakskrav for eksisterende støyfølsom bebyggelse. Omfanget av støysoner viste at planlagt bebyggelse vil bli berørt. Gjennom pågående arbeid med områdereguleringsplan for Kristiansholm og tiliggende Sandvikstorget og Rosegrend, er det aktuelt med ytterligere utfyllinger og utvikling til formålene bolig-, friluftsliv-, og småbåthavn. Ut fra dette kan vesentlig flere boliger og personer bli berørt av flystøy ved utbygging frem i tid.

I etterkant av forrige uttalelse har kommunen utarbeidet «Handlingsplan mot støy i Bergen 2013-2018» med en rekke mål for å kunne begrense støy som påvirker befolkningens helse og trivsel. Handlingsplanen har følgende punkt om sjøfly- og helikopterplassene i Sandviken: *Bergen sjøflyplass, Sandviken og Bergen helikopterplass, Sandviken*
Fonnafly AS har søkt Luftfartstilsynet om fornyelse av sin konsesjon for sjøfly- og helikoptervirksomhet i Sandviken. Bergen kommune har i sin behandling av uttale til saken satt sterkt fokus på hensyn til støysituasjonen for nærliggende eksisterende og planlagt nærings- og boligbebyggelse.
Støybelastningen for nærliggende bebyggelse vil være avhengig av inn- og utflygingsprosedyrer, antall flyoperasjoner og hvilket materiell som benyttes (emisjonsnivå).
Sjøfly- og helikoptervirksomheten i Sandviken vil også bli vurdert ved den pågående områdereguleringen for Kristiansholm, og er ikke videre behandlet i denne handlingsplanen mot støy. Kommunen forutsetter at flykorridorer over sjø brukes og at en kortere konsesjonsperiode fastsettes i påvente av avklaring av arealbruk på Kristiansholm gjennom områdeplanen

Bergen kommune påpeker at beregningene i støyanalysen forutsetter at oppgitte inn- og utflygingskorridorer overholdes, men har registrert at det skjer avvik fra bruk av flykorridorene. Ut fra dette ser kommunen behov for å supplere tidligere uttalelse med å peke på behov for vilkår i konsesjon om at det på forespørsel skal kunne legges frem dokumentasjon på alle faktisk gjennomførte flyginger og hvilke traseer som da er fulgt. Der det eventuelt er avvik fra inn- og utflygingstraseene og/eller minstehøyde, må dette kunne begrunnes med vær- og vindforhold.

Fylkesmannen i Hordaland kommenterte den nye støyberegningen i sitt brev av 12. mai 2014. Fylkesmannen uttalte at i følge tekst i støyrapporten ligger det ingen eksisterende bygninger med støyfølsomt bruksformål innenfor gul støyzone, (< Lden 52 dB). Støysonene er vist i figur 3-1, og ut fra dette kartet ligger deler av boligbebyggelsen på Måseskjæret innenfor gul støyzone. I samtale med SINTEF fikk Fylkesmannen bekreftet at bebyggelsen på Måseskjæret ikke er angitt som boliger i den versjon av Norges Eiendommer som ble benyttet ved støyberegningen. Dette betyr at det kan ligge 20 – 30 boenheter med sin uteplass innenfor gul

støysone. Fylkesmannen mener at dette bør rettes opp med ny oppdatert beregning og ber Luftfartstilsynet ta initiativ til dette.

Fylkesmannen anbefalte at Luftfartstilsynet tar i sine konsesjonsvilkår at de helikoptertyper som søker har angitt benyttes, og angir at ved eventuell skifte av helikoptertype så må søker redegjøre for de støymessige konsekvenser ved bruk av nye type helikopter.

Fylkesmannen gjentok også sin henstilling fra sin første høringsuttalelse av 5. juni 2013 at Luftfartstilsynet må presisere tiden i konsesjonsvilkårene for tillatt flyging fra kl. 0700 til kl. 2300 om kvelden. Det må også settes krav om at flyging over bebyggelse under avgang og landing ikke er tillatt.

3. Luftfartstilsynets vurdering

3.1 Generelt

Hvorvidt søknaden om fornyelse av konsesjon skal avslås eller helt eller delvis innvilges beror på en vurdering av om fornyelse er «forenlig med allmenne hensyn», jf. luftfartsloven § 7-6.

Ordlyden viser til en bred helhetsvurdering, hvor man med utgangspunkt i faktaforhold og allmenne hensyn, skal foreta et helhetlig skjønn mht. om konsesjon skal gis i samsvar med søknaden, samt hvilke rammebetingelser som i så fall skal gjelde. De viktigste skjønnstemaene under vurderingen er presisert i konsesjonsforskriften § 1 bokstav b, som bestemmer at forskriftens formål bl.a. er: «Å sikre en samfunnstjenlig luftfart og en hensiktsmessig disponering av arealer, og at vurderingen av konsesjonssøknader skjer ut fra hensynet til miljø, helse, flysikkerhet, næringsinteresser, reguleringsplan, kulturlandskap, samt hensynet til regional utvikling og bosetting.»

Luftfartstilsynet vil her bemerke at ingen av høringsinstansene har motsatt seg at det gis fornyet konsesjon.

3.2 Støy, åpningstider og andre miljørelaterte forhold (inn og utflygingstraseer o.l.)

SINTEF utarbeidet 11. februar 2014 støysonekart for Bergen helikopterplass, Sandviken, etter retningslinje T-1442/2012 fra Miljøverndepartementet. Beregningene av støy fra landingsplassen ble foretatt med NORTIM (NORwegian Topography Integrated Model, et program for beregning av flystøy) for en tremånedersperiode på sommeren og inkluderte også en aktivitet med sjøfly.

SINTEF beregninger viste at det lå 3 boliger innenfor kartleggingsgrensen relatert til forurensningsforskriften. Det ble videre konkludert med at det er ingen bygninger med støyømfintlig bruksformål innenfor kartleggingsgrensen for helikopterplassen alene, og at det er heller ingen slike bygninger innenfor støysonene.

I sin kommentar til de nye støyberegningene viser Fylkesmannen i Hordaland til at deler av boligbebyggelsen på Måseskjæret ligger innenfor gul støysone, i henhold til kartet fra SINTEF. I en samtale med SINTEF fikk Fylkesmannen bekreftet at bebyggelsen på Måseskjæret ikke er angitt som boliger i den versjon av Norges Eiendommer som ble benyttet ved støyberegningen. Dette betyr at det kan ligge 20 – 30 boenheter med sin uteplass innenfor gul støysone. Fylkesmannen mener at dette bør rettes opp med ny oppdatert beregning og ber Luftfartstilsynet ta initiativ til dette.

Luftfartstilsynet har merket seg at de opplysninger om boligbebyggelsen som SINTEF har lagt til grunn ut i fra informasjon i databasen Norges Eiendommer (GAB) ikke gir et korrekt bilde av den nåværende boligbebyggelse på Måseskjæret som blir omfattet av gul støysone.

Med hensyn til selve kartleggingen av omfanget av støysonene vil ikke disse nye opplysningene fra Fylkesmannen være avgjørende.

Luftfartstilsynet vil for øvrig bemerke at helikopterlandingsplassen ble anlagt før boligbebyggelsen på Måseskjæret ble utvidet, og at helikopterstøy fra denne basen burde således være påregnelig for boligbebyggelsen.

Luftfartstilsynet har skrevet i konsesjonsvilkårene at helikopterplassen primært skal brukes av helikopter av typen Robinson R44 og Eurocopter EC 120. Større endringer i bruken av landingsplassen forutsetter ny konsesjonsbehandling, jf. konsesjonsvilkår punkt 2.

Fylkesmannen gav i høringsrunden innspill om at det måtte settes et krav om at overflyging av bebyggelse under avgang og landing ikke er tillatt. Det settes i konsesjonsvilkårene for helikopterplassen at konsesjonshaver har ansvar for å utarbeide inn- og utflygingstraséer i samarbeid med lokale myndigheter. Det settes som vilkår at disse legges over vann.

Det er likevel ikke aktuelt å legge ned et absolutt forbud mot flyging over bebyggelse ettersom det kan være nødvendig å fravike inn- og utflygingstraseene på grunn av flysikkerhetshensyn.

Ved eventuell søknad om fornyelse av konsesjon for Bergen helikopterplass, Sandviken, vil Luftfartstilsynet kreve en ny støyberegning hvor den aktuelle boligbebyggelsen som blir omfattet av støysonen legges til grunn.

3.4 Forholdet til arealplan

Det fremgår av luftfartslovens § 7-6, 3.ledd at konsesjon ikke kan gis i strid med vedtatte arealplaner, og at det før avgjørelsen treffes skal være innhentet uttalelse fra vedkommende kommunale og andre myndigheter.

Basert på søknaden og innspillene i høringsrunden legges det til grunn at søknaden er i samsvar med de arealplaner som gjelder i dag.

Bergen kommune har ut fra hensyn til arealplansituasjonen merknader til fornyelse av konsesjon.

Bergen kommune har i sitt høringsinnspill gitt uttrykk for at det er et pågående arbeid med områdereguleringsplan for Kristiansholm og tilliggende Sandvikstorget og Rosegrend. Ut i fra dette er det aktuelt med ytterligere utfyllinger og utvikling til formålene bolig-, friluftsliv-, og småbåthavn. På denne bakgrunn ber kommunen om at konsesjonen avgrenses til maksimalt 5 år.

Som myndighet etter plan- og bygningsloven har Bergen kommune et behov for å kunne foreta avklaringer av fremtidig regulering av arealer. Kommunens planer for revidering av områdereguleringsplanen er såpass konkrete at det er rimelig å ta hensyn til dette i vurderingen av konsesjonsperioden. Kommunens behov for å avklare arealbruken gjennom områdereguleringen av Kristiansholm, Sandvikstorget og Rosegrend er derfor et tungtveiende argument for at konsesjonsperioden bør begrenses til 5 år.

3.5 Forholdet til naturmangfoldloven

Saken gjelder videreføring av en eksisterende virksomhet. Fornyelse av konsesjon vil således ikke medføre noen form for endret aktivitet eller arealbruk i området.

Fornyelse av konsesjonen baserer seg på kjent kunnskap knyttet til naturmangfoldet, og Luftfartstilsynet kan ikke se at sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet gjør det rimelig å kreve ytterligere utredning av mulige påvirkninger, jf. naturmangfoldloven § 8.

Luftfartstilsynet kan derfor ikke se at fornyelse av konsesjon på noen måte kan komme i konflikt med prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 til 12. Luftfartstilsynet kan heller ikke se at kommunen eller Fylkesmannen har kommet med slike innsigelser.

3.6 Oppsummering

På bakgrunn av ovennevnte mener Luftfartstilsynet at en fornyelse av konsesjonen er forenlig med allmenne hensyn

3.7 Forholdet til teknisk og operativ godkjenning

Fonnafly AS er gitt forlenget teknisk- og operativ godkjenning for drift av Bergen sjøflyplass, Sandviken, til og med 31. juni 2015, med hjemmel i luftfartslovens § 7-11.

Det er Luftfartstilsynets forståelse at Fonnafly AS vil bruke Bergen helikopterplass, Sandviken som sekundærbase for sin luftfartsvirksomhet. Vi gjør oppmerksom på at det da er et krav at landingsplassen har teknisk og operativ godkjenning, jf. forskrift 30. oktober 2001 nr 1231 om krav til teknisk/operativ godkjenning av flyplasser pkt 4.1 bokstav d).

4. Vedtak

Med hjemmel i luftfartsloven § 7-5 og forskrift 11. januar 2007 nr. 40 om konsesjon for landingsplasser gis Fonnafly AS fornyet konsesjon til å drive og inneha Bergen Sjøflyplass, Sandviken og Bergen Helikopterplass, Sandviken. Konsesjonen gis for 5 år, frem til 1. desember 2019. Vilkår for konsesjonen følger som vedlegg.

For behandlingen av søknaden skal det betales gebyr, stort kr 14.700,-, jf. forskrift 21. mars 2013 nr. 3155 om gebyr til Luftfartstilsynet mv. § 42. Gebyret vil bli fakturert.

Dette vedtak med tilhørende vilkår kan etter forvaltningslovens regler påklages innen tre uker fra brevet er mottatt. En eventuell klage sendes Luftfartstilsynet. Dersom vedtaket ikke omgjøres av Luftfartstilsynet, vil klagen bli oversendt Samferdselsdepartementet.

Med vennlig hilsen

Wenche Olsen
avdelingsdirektør
Flyplass- og flysikringsavdelingen

Jørn Seljeås
seksjonssjef flyplasseksjonen

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.

Vedlegg:

Konsesjonsvilkår for Bergen Sjøflyplass, Sandviken og Bergen Helikopterplass, Sandviken.

Vår dato
19.11.2014

Vår referanse
12/09430-19

Kopi til:
Hordaland Fylkeskommune, Bergen kommune, Fylkesmannen i Hordaland, Kystverket,
Samferdselsdepartementet