



Brev.cardo@gmail.com Cardo 8614 AS, Øvre Blekevei 20, 5003 BERGEN +47 909 45 028

STØY VED REGULERING

Ansvarlig søker har bedt oss om en liten oppsummering av det som ble gjort med henblikk på støy ved regulering av Nystøltunet, nå Alver Kommune.

Det var oppstartsmøte samt flere arbeidsmøter med Lindås Kommune om planen. I disse møtene og gjennom saksbehandling av innsendte dokumenter i planen setter en ned hvilke tema som behøver en nærmere utredning. Det er et skjerpet støyutredningskrav i planleggingen og et vesentlig moment ved en reguleringsplan er tidlig å kartlegge om denne har et antatt støynivå som gjør at en kan anta at det er gul eller rød sone der det skal bygges støyfølsomme formål. Om en er nær/kan komme nær slike nivåer med verste falls framskrivning i 20-30 år, så vil det bli foretatt støyvurdering av spesialist firma også på reguleringsnivå.

Da støy er en del av alle våre planarbeid har vi, og kommunene i drøftingsmøter, samt høringsinstansene alle et syn på støy og krav til utredning om en er i grenseland eller i en støysituasjon. Vi eller andre indikerte ikke spesifikk støybekymring i denne planen.

Vi vurderte området pro kart og pro befaring og fant ikke nærliggende støy fra næring eller annet (skytebaner, skateramper mm). Vi går derfor ikke inn på kravene for støy fra slik virksomhet og grenser for gul og rød støy ut fra impulsstøysituasjonen mm. Eneste identifiserte faktor er det nedlagte båtverkstedet som reguleres om til bolig i planen.

Lokalvegen som går ved prosjektet, Litlevågsbrotet, har med sine få enheter bolig og fritidsbolig, og vekt på små kjøretøy ikke en støygenererende funksjon som kommer nær vurdering.

Vegen Fyllingsnesvegen ligger 35 meter fra nærmeste ny bebyggelse (endegavl) og 5-7 meter lavere enn laveste sokkel, uteområde. Veggen har ikke kjent ÅDT, men Norconsult som jobbet for kommunen i 2016 med skuleveganalyse har lagt til grunn at den hadde mest lokaltrafikk som helhet. Den har 50 km i timen, men Norconsult beskriver en veg som har lavere fart i realiteten enn det, hensatt vegens vanskelige standard med mange kurver og avkjørsler. Vår egen erfaring og samtaler med lokalt kjente anslo at vanleg maksfart er mellom 30 og 40 km/t på veggen. Bebyggelse på begge sider av prosjektet forholder seg i stor grad til avkjørsel mot overordnet veg på begge sider av dette punktet, slik at gjennomgangstrafikk er minimal på dette punktet, selv for lokaltrafikken på selve Fyllingsnesvegen. Fart er en relativt linjær faktor for støy fra kjøretøy og antall fremkommer i beregningene ved logaritmisk addisjon. Samlet har liten fart og liten trafikkmengde et vesentlig avvik fra for eksempel

mellomstor fart og mellomstor trafikkmengde. Det betyr at når begge disse faktorene er lave, så er det skjønnsmessig svært lite sannsynlig med et formelt støypproblem, selv med framskriving.

Summen av antatt lavt trafikk tall, lav fart, ingen tunnelmunninger etc. på Fyllingsnesvegen, holdt opp mot prosjektets beliggenhet sa oss som erfaren planlegger at dette ikke var et prosjekt der gul eller rød sone for ulike typer støy var aktuelt. Kommunen skrev inn et standard støykrav i retningslinjene som ville fange opp om det var en støysituasjon eller om det er oppstått en på byggeommeldingstidspunktet. Verken vi eller kommunen, eller noen fagmyndigheter har påpekt en mulig støysituasjon her, ventelig fordi det ut fra erfaring ikke er en grensesituasjon mot uakseptabel støy/støy som krever avbøtende tiltak fra den eneste kjente kilden Fyllingsnesvegen. Vi er ikke blitt kjent med etablering av ny industri eller annet i området etter at vi regulerte.

Vi har for ordens skyld ikke kjørt støysimulering i godkjent program (som vi kjøper fra fagselskap ved behov). Vi foretok en måling i antatt dimensjonerende vegtrafikktime i morgenrushet med vårt eget klasse to lydinstrument (samme type som fagfirma kontrollmåler med), som vi benytter for å scanne om en behøver fagutredning der vi er i tvil. Vi fant i den timen ikke støy som indikerte at en var over 50 db i ekvivalent eller trafikk tall som avvek fra at vegens ÅDT og dimensjonerende time var større enn vi hadde antatt. Dersom vi hadde fått funn der som kunne indikere støy over 55 db ved verste trafikkprognose framskriving ville vi hentet inn detaljert modulering fra fagfirma på støy, men alle indikasjoner var slik at vi regnet dette klart under nevnte støykrav fra vegtrafikk. Det var heller ikke rapportert atypisk kjøremønster med tilhørende nattestøy, slik en for eksempel kan finne det der veien er vert for døgnåpen bensinstasjon, eller for eksempel en bar eller nattklubb med drift mange kvelder i uken. Vi gjør for ordens skyld oppmerksom på at støy er i en logaritmisk kurve, slik at det er relativt stor avstand mellom hver desibel påslag i støy.

Samlet var det eller er det slik vi ser det ikke grunn til å tro at en har noen aktuelle funn av støy over akseptkriteriene for gul og rød støysone og planens/Lindås kommunes krav.

Uansett er det selvsagt kommunen som skal gjøre en avveining også ved byggesak, enten det står et støynivå som i denne reguleringsplanen, eller generelt ut fra folkehelseansvaret. Vi håper at dette notatet er klargjørende ovenfor ansvarlig søker og kommunen i deres valg, og vi vil igjen minne om at vårt kjennskap til temaet ikke er som faglig støyfirma, men ut fra at vi gjennom mange reguleringsplaner som planfaglig konsulent, har en erfaringsbakgrunn for når veier og eventuelt andre støykilder kommer inn i vurderingssonen opp mot gul og rød. Det fant vi ingen indikasjoner på ved dette prosjektet. Det er også redegjort for i møter med planmyndigheten uten at det framkom andre syn hva angår kjent nåsituasjon med framskriving.

Bergen 21/4-2020

Cardo 8614 AS



Trond Tystad – daglig leder

