



Til Karmøy kommune
v/idrettskonsulent Øyvind Flatebø
ofl@karmoy.kommune.no

Avaldsnes, 25. april 2017

FØLGEBREV – DESIGN DEVELOPMENT NOISE ASSESSMENT

Vedlagt er støyanalyse utført av Progetti e Servizi, i samarbeid med Dromo i Italia. Etter vår oppfatning viser analysen "worst case" støybelastning som kan oppstå ved full aktivitet over de neste 10 årene. Analysen er utført etter metode beskrevet i "Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442), og tilhørende "Veileder til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging", T1442/2016 og senere oppdatering januar 2017. Begge er utgitt av Miljødirektoratet.

Det er en rekke parametere som må defineres når støykonsekvenser skal beregnes. De viktigste kommenteres i dette brevet. Mer utfyllende informasjon finnes i rapporten. Det er viktig å påpeke at forventet aktivitetsnivå ligger langt over det aktivitetsnivå som pr i dag er ved eksisterende Helganes Motorsportsenter, og ligger flere år fram i tid etter åpning. Tidligst i år 2023. Kun hvis klubbene i Fjord Motorpark lykkes med alle planene kan dette aktivitetsnivået oppnås. Dette høye aktivitetsnivået er lagt inn i en aktivitetskalender for hver av banene, og danner grunnlaget for denne støyanalysen. Det er flere forhold som er i positiv utvikling i forhold til støybelastningen. Idrettsforbundene arbeider selv med innstramming av sine reglementer for tillatt støynivå. Parallelt skjer også en teknologisk utvikling mot mer stillegående kjøretøy. Motocross, gokart og trial er de idrettsgrenene som utgjør høyst antall aktivitetstimer. Det er også sannsynlig at det er disse idrettsgrenene som blir de første som blir elektrifisert og blir tilnærmet støyfrie innen 10 år.

Idrettsaktiviteten uttrykkes med antall treningstimer og konkurransetimer. Ved slike analyser tas ofte ikke konkurransetimer med i beregningsgrunnlaget. Det er det likevel gjort her for å få en mest realistisk analyse, fordi det forventes å bli gjennomført mange konkurranser ved idrettsarenaen. Aktivitetskalenderen viser forventet aktivitet gjennom hele året, og gjennomsnittlig antall kjøretøy på banene. Summen av aktivitet danner grunnlaget for L_{DEN} , definert som gjennomsnittlig støykonsekvens over døgnet et helt år. Antall timer med aktivitet er et av de viktigste parameterne for støykonsekvensen, som illustreres i støysonekartene. Ytterkanten av gul sone viser grenseverdien for L_{DEN} 45 dB.

Resultatene viser at aktiviteten fra redesignet motocrossbane, ved eksisterende Helganes Motorsportsenter, er den idrettsaktiviteten som presser grenseverdien for L_{DEN} nærmest bebyggelsen lokalisert øverst i Kvalavågsvegen. Det nye området for Fjord Motorpark på vestsiden av E-134 (Helganesvegen) har større avstand og ligger mer skjermet for denne boligbebyggelsen. Eksisterende motocrossbane ligger høyere i terrenget enn ny redesignet bane, og vil med samme aktivitetsnivå redusere støykonsekvensen i forhold til dagens situasjon.

Aktivitetskalenderen viser også forventet antall konkurranser. Antall kjøretøy som stiller til start vil være et av de viktigste parameterne for den maksimale støykonsekvensen, L_{AFMAX} . Typisk vil dette støynivået oppstå under starten fra de ulike idrettsgrenene. Ytterste grenseverdi for gul sone er L_{AFMAX} 60 dB. T-1442 angir bruk av L_{5AF} , men åpner for bruk av L_{AFMAX} når det ikke finnes måling for L_{5AF} slik som i dette

tilfellet. L_{AFMAX} er pr definisjon et strengere parameter enn L_{5AF} , ville vist noe mindre støykonsekvens (større avstand mellom gul sone og bebyggelse). Dragrace er den idrettsgrenen som gir grenseverdier for L_{AFMAX} nærmest bebyggelsen. Dette er i Dyrnesvegen i Visnes, og i motsatt retning av motocrossaktiviteten.

Det er foretatt analyser basert på to ulike emisjonskataloger (oversikt over støynivå fra ulike kjøretøy). En analyse er basert på emisjonskatalogen i T-1442, hvor dataene er fra 1999 eller eldre. Støyreglementene for de ulike idrettsgrenene er langt strengere i dag, og er i stadig utvikling. Myndighetenes emisjonskatalog er derfor sterkt foreldet og gir et helt feil beregningsgrunnlag. Støyreglementene er idrettsspesifikk og fastsettes av de internasjonale motorsport forbund, Norges Motorsportforbund og Norges Bilsportforbund. Parallelt er også teknologitvillingen gått i retning av et lavere støynivå fra konkurransekjøretøy. Derfor vil emisjonskatalogen i T-1442 vise høyere støyverdier enn det som vil oppleves og måles i virkeligheten. Denne analysen basert på gammel emisjonskatalog er kalt "Administrative scenario/T-1442" i rapporten.

Den andre analysen er basert på en anbefalt emisjonskatalog fra Sweco Norge AS. På oppdrag fra Miljødirektoratet arbeider Sweco med revisjon av den gamle emisjonskatalogen i T-1442. Dette gjøres i samarbeid med de to motorsportforbundene. Disse anbefalingene gir lavere emisjonsverdier og vil oppleves nærmere virkeligheten. Et unntak er for dragrace hvor anbefalingen er høyere enn T-1442. I vårt tilfelle blir dette likevel ikke helt riktig fordi vår dragrace bane er 1/8-dels miles (201 meter) i stedet for 1/4-dels miles (402 meter). Dette begrenser hvilke konkurransekjøretøy som kan benytte banene. De aller fleste vil da ligge fra 120 dB og lavere i standmål verdi. Denne analysen med anbefalt emisjonskatalog er kalt "Real scenario/SWECO" i rapporten. Rapporten har benyttet dette scenariet som basis for konklusjonen. Støysonekartene fra begge analysene er likevel vedlagt for sammenligning.

I reguleringsbestemmelsene § 4 står følgende:

I forbindelse med søknad om byggetillatelse skal det foreligge støyberegninger utført av kompetent personell som viser at anlegget ikke gir støy for tiliggende boliger som overstiger gjeldende grenseverdier. Per 01.09.07 framgår gjeldende grenseverdier av Miljøverndepartementets «Retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen», T-1442.

Rapportens konklusjon er basert på "Real scenario/SWECO" og viser at det er noen få boliger som er lokalisert svært nære grenseverdiene for L_{DEN} 45 dB. Disse boligene er: Kvalavågvegen 181, Kvalavågvegen 183, Kvalavågvegen 191, Kvalavågvegen 193, og Skeieveien 50 (kondemnert)

Det er primært høy aktivitet fra motocross som presser grenseverdien for L_{DEN} mot disse boligene. Det er flere mulige tiltak som kan dempe støykonsekvensen, hvis aktivitetsnivået nærmer seg prognosen for år 2023, og dersom idrettens eget støyreglementet eller elektrifiseringen ikke har fått effekt.

Det er de samme boligene som er utsatt for grenseverdien for L_{AFMAX} 60 dB, i tillegg til en næringseiendom i Røkleveien 50 (Ola Bil AS) i Visnes. Disse støynivåene vil likevel være begrenset til to konkurranser pr år.

For dragrace er det to boliger i Visnes som er lokalisert nære grenseverdien for L_{AFMAX} 60 dB. Disse boligene er: Dyrnesvegen 58, og Dyrnesvegen 60.

I tillegg kommer terminalbygningene til Avinor i støysonen, Helganesvegen 348 og 350. Også her vil støynivåene være begrenset til to konkurranser pr år.

Avinors terminalbygg i Helganesvegen 348 vil også være i støysonen for L_{AFMAX} 60 dB fra hovedbanen. Avinors terminalbygninger ligger fra før i rød hensynsone fra egen lufthavn virksomhet.

Vår konklusjon er derfor at prosjektet vil kunne møte støykravene i reguleringsplanen med akseptabel margin.

Vennlig hilsen

Bjørn Bugge
Styreleder Fjord Motorpark Eiendom AS

Vedlegg: Design Development Noise Assessment (rapport 27.03.2017)