

Utval: Utval for kultur, idrett og regional utvikling
Møtestad: Rosendal Fjordhotel
Dato: 13.06.2016
Tidspunkt: 18:00 – 18:15

Følgjande faste medlemmer møte:

Namn	Funksjon	Representerer
Kjell Gitton Håland	Nestleiar	A
Kine Bratli Dale	Medlem	A
Gunn Berit Lunde Aarvik	Medlem	A
Siri Klokkestuen	Medlem	A
Beate Husa	Leiar	KRF
Espen Berntsen	Medlem	A
Olav Kvinge	Medlem	H
Sigbjørn Framnes	Medlem	FRP
Sara Hamre Sekkingstad	Medlem	SP
Geir Kjell Andersland	Medlem	FL MDG/V

Følgjande medlemmer hadde meldt forfall:

Namn	Funksjon	Representerer
Neshe Lie	Medlem	H
Gunnar Bakke	Medlem	FRP
May Eva Sandvik	Medlem	H
Sigbjørn Framnes	Medlem	FRP

Følgjande varamedlemmer møte:

Namn	Møtte for	Representerer
Anita Garlid Johannessen	Gunnar Bakke	Frp
Christer Lilleskare Olsen	May-Eva Sandvik	H
Neshe Lie	Gunnar Molland	H

Merknader

Frå administrasjonen møte:

Namn	Stilling
Per Morten Ekerhovd	Konst. fylkesdirektør Kultur og idrettsavdelinga
Odd Kenneth Mellingen	Stabsleiar/sekretær Kultur og idrettsavdelinga

Sakliste

Utvals- saknr	Innhald	Arkiv- saknr	U.Off.
PS 102/16	Godkjenning av innkalling og sakliste		
PS 103/16	Konseptvalutgreiing logistikknutepunkt i Bergensregionen - Høyringsfråsegn	2014/230	

PS 102/16 Godkjenning av innkalling og saksliste

Saksprotokoll i Utval for kultur, idrett og regional utvikling - 13.06.2016

Vedtak

Innkalling og sakliste vart godkjent slik den låg føre.

PS 103/16 Konseptvalutgreiing logistikknutepunkt i Bergensregionen - Høyringsfråsegn

Jernbaneverket har sendt KVU for logistikknutepunkt på høyring med frist 27. mai. Hordaland fylkeskommune har fått utsetjing fram til 23. juni. Rapporten skal kvalitetssikrast av eksterne konsulentar (KS1) parallelt med høyringa.

Hordaland fylkeskommune har hatt ansvar for Regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet. I oktober 2013 vart revidert planprogram for denne planen sendt på høyring. I etterkant av høyringsprosessen fekk Jernbaneverket i oppdrag av Samferdselsdepartementet å starta arbeidet med ei konseptvalutgreiing (KVU) for logistikknutepunkt i Bergensregionen. Jernbaneverket ønskja då i eit samarbeid med HFK å utarbeide ein felles KVU som omfatta lokalisering av godshamn, godsterminal og samlastarfunksjonar. På dette grunnlag vedtok fylkesutvalet i mai 2014 å avvente slutthandsaming av revidert planprogrammet for "Regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet" i påvente av Jernbaneverket sin KVU.

Ein rekkje konsept og lokaliseringalternativ har vore identifisert i arbeidet. Etter ein 3-trinns silingsprosess er følgjande konsept og alternativ vidareført til konseptanalysa:

- 0-alternativet: Dokken og Nygårdstangen
- Moderniseringskonseptet: Dokken og Nygårdstangen
- Samla konsept: Sletten og Dryport på Ådland kombinert med Lønningshavn
- Delt konsept jernbaneterminal: Arnadalen (Espeland og Unneland), Rådal og Haukås
- Delt konsept hamn: Dokken, Sletten og Ågotnes

Jernbaneverket rår til at delt konsept blir lagt til grunn for vidare planlegging av logistikknutepunkt i Bergensregionen. Det vert tilrådd at godshamna på Dokken vidareutviklast i tråd med 0-alternativet slik at kapasiteten kan aukast på kort og lang sikt. Det er muleg å vidareutvikle Dokken slik at det kan oppnåast kapasitet i heile analyseperioden for KVUen (til 2050). Dette er likevel ikkje i tråd med delar av det prosjektutløysande behovet om byutvikling og berekraftig areal- og transportutvikling. På lang sikt (mot slutten av planperioden) kan kapasitetsgrensa bli nådd, og det vere behov for å flytte hamna ut av sentrum. Sletten og Ågotnes har ulike føremonar og ulemper.

Det blir konkludert med at jernbaneterminalen bør flyttast ut av sentrum på mellomlang sikt. Rådal og Unneland framstår i følgje KVUen som dei beste alternativa for utflytting, men dei har ulike føremonar og ulemper. Det er rådd til at KVUen saman med høyringsfråsegn og KS1-prosessen gir eit samla avgjerdsgrunnlag for endeleg lokalisering av logistikknutepunkt.

Fylkesrådmannen støtter at det vert arbeidd vidare med delt konsept for hamn og jernbaneterminal. Dei ulike alternativa for delt konsept vert gjennomgått og vurdert ut i frå prissette og ikkje prissette kriterier, og ut i frå grad av måloppnåing i høve til dei mål som er sett for nytt logistikknutepunkt.

Fylkesrådmannen rår til å vidareføre arbeidet med regional plan for hamn i Bergensområdet, og føreslår å kome attende med ei ny sak om planprogram.

For jernbaneterminal viser fylkesrådmannen til at Arnadalen er ei god lokalisering. Det blir peikt på eit område nordover frå det utgreidde alternativet på Espeland kan nyttast som terminalområdet saman med delar av Espeland-alternativet. Området rundt nedre Arnadalen er ikkje teke med i Jernbaneverket sine utsilte alternativ, og er i utgangspunktet for lite i forhold til dei krav som stilte i KVUen. Det blir rådd til å be om ei tilleggsutgreiing knytt til m.a. om det er mogleg å leggje delar av terminalområdet i fjell. Fylkesrådmannen rår til ei lokalisering i nedre Arnadalen om det kan løysast på ein tilfredstillande måte med omsyn til arealtilgang, økonomi, rasjonell drift og konfliktpotensiale. Om dette viser seg å vere ei lite aktuell løysing, er fylkesrådmannen samd med Jernbaneverket i at Rådal eller Unneland bør veljast. Fylkesrådmannen peiker på at Rådal har mindre konfliktpotensiale enn Unneland, og rår til at dette alternativet blir vald om ikkje let seg gjere å leggje terminalen

nederst i Arnadalen. Fylkesrådmannen ser på Haukås som lite aktuelt grunna at det gir stort transportbehov og har eit relativt stort konfliktpotensiale.

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget støyr Jernbaneverket sin konklusjonen om at det ikkje er grunnlag for ei samla løysing, og rår til ei delt løysing for jernbaneterminal og hamn.
2. Fylkesrådmannen blir beden om å kome attende med ei sak som vurderer vidare planprosess for regional hamn etter at regjeringa har teke avgjerd om lokalisering av jernbaneterminal.
3. Jernbaneterminalen på Nygårdstangen bør oppgraderast for å ivareta terminalkapasitet fram mot 2030.
4. Fylkestinget meiner det av omsyn til byutvikling og med omsyn til næringsliv og berørte innbyggjarar hastar med å avklare framtidig lokalisering av jernbaneterminal i Bergen. Alle dei aktuelle alternativa har store negative verknader for lokalsamfunn og for dei områda som blir omfatta. Behovet for auka terminalkapasitet og omsyn til byutvikling og å redusere tungtrafikk i Bergen sentrum tilseier likevel at terminalen må flyttast ut frå Nygårdstangen.
5. Fylkestinget meiner at ei lokalisering i Arnadalen vil gi den kortaste tilknytning til Bergensbanen. Dei føreslåtte alternativa har likevel store utfordringar og konflikthar knytt til seg. Fylkestinget ber om ei tilleggsutgreiing for å vurdere om det er mogleg å finne tilstrekkeleg med areal for eit terminalområde i nedre Arnadalen i tilknytning til eksisterande og planlagt næringsareal. Her må det vurderast om noen funksjonar kan leggjast i fjell.

Fylkestinget rår til at denne lokaliseringa vert valt for ny godsterminal dersom det viser seg at ei løysing i nedre Arnadalen kan gjennomførast på ein tilfredstillande måte med omsyn til arealtilgang, økonomi, rasjonell drift og konfliktpotensiale.

6. Om alternativet i nedre Arnadalen ikkje er realistisk, støtter fylkestinget Jernbaneverket si konklusjon om at Rådal eller Unneland er dei aktuelle terminalområda. Arealkonfliktane knytt til nærmiljø, landbruk, naturmiljø, landskap og kulturmiljø på Unneland er store, og desse er etter fylkestinget si meining såpass store at Rådal bør prioriterast føre Unneland. Dette sjølv om kostnadene ved Rådal er høgare, det er negativt for arealkonfliktar knytt til friluftsliv, og dette alternativet har større potensial for å kome i konflikt med framtidig byutvikling.
7. Fylkestinget rår i frå Haukås som terminalområde. Det føreslåtte terminalområdet gir høgt transportarbeid med påfølgjande høge klimagassutslepp, og alternativet har høge kostnader. Det er registrert fleire raudliseartar i området. Terminalområdet gir også store konsekvensar for nærmiljø, mellom anna på grunn av nedbygging av grønstruktur og innløyasing av bustader.
8. Konsekvensane av tiltaka må minimaliserast, og avbøtande tiltak må bli sett på dagsorden i vidare planarbeid. Å leggje opp til ein god dialog med lokalmiljøet vil vere sentralt.
9. Dersom nedre Arnadalen vert valt som lokalisering må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøvet til lokalmiljø og bustader i området
 - b) Avbøtande tiltak mot Storelva som sikrar laksestamma i elva.
 - c) Gamle Vossebana
10. Dersom Rådal vert valt som alternativ må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Ei plassering som gir minst mogleg konsekvensar for friluftsliv i området
 - b) Nærleik til Stend hovudgård med omgjevnader vil krevje god tilpassing av nye tiltak knytt til jernbaneterminalen.
 - c) Tilrettelegging av innfallsport og turstiar i Hordnesskogen.
11. Dersom Unneland blir vald som lokalisering må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Kopling til planarbeidet for Ringvei Øst leggjast slik at ein sikrar god tilknytning mellom hovudvegnettet og jernbaneterminalen.
 - b) Tilhøve til nærmiljø og til bustadområde i nærleiken
 - c) Verknader for naturreservatet på Nesvika

- d) Gjenbruk av matjord for nydyrking
- e) Bevaring av laksestamma i Storelva

12. Fylkestinget vil rå til at passasjertrafikk på tog mellom Bergen Lufthavn Flesland og Bergen sentrum ikkje vert vurdert vidare som ein del av arbeidet med logistikknutepunkt i Bergensområdet.

Saksprotokoll i Utval for miljø og samferdsel - 02.06.2016

Vedtak

Saksprotokoll i Utval for kultur, idrett og regional utvikling - 08.06.2016

Kjell Håland (A) sette fram slikt forslag på vegner av A, KrF og Sp:

«Saka vert utsett til ekstra møte i utval for kultur, idrett og regional utvikling 13. eller 14. juni.»

Røysting

Håland sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Innstilling

Saka vert utsett til ekstra møte i utval for kultur, idrett og regional utvikling 13. eller 14. juni.

Saksprotokoll i utval for miljø og samferdsel - 13.06.2016

Gustav Bahus (Frp) sette fram slikt forslag:

1. «Hordaland fylkeskommune mener konseptvalgutredningen for logistikknutepunkt i Bergensregionen ikke i tilstrekkelig grad svarer på bestillingsbrevet fra Samferdselsdepartementet 07.03.2014.
2. Hordaland fylkeskommune ber om at det blir gjennomført en tilleggsutredning som må avklare alternative konsept, herunder Flesland Øst.
3. Flesland Øst må utredes nærmere med følgende premisser;
 - kombinert anlegg med dagløsning og fjellhaller, evt. utskyting av større arealer i det området som uansett er omfattet av støysonen til Bergen Lufthavn Flesland
 - rullebane nr. 2 på Flesland skal kunne realiseres
 - mulighet for samvirke med havn på Flesland, ref. nasjonale føringer om økning av godstransport på sjø
 - muligheten for persontransport på jernbane Bergen-Flesland, evt. med arm til Åsane»

Roald Kvamme (A) sette på vegner av A, KrF, H og V fram slikt forslag:

1. «Fylkestinget syner til Jernbaneverket sin konklusjon om at det ikkje er grunnlag for ei samla løysing, og at ein rår til ei delt løysing for jernbaneterminal og hamn. Fylkestinget vil i den samanheng syna til vedtak i stortinget den 30.mai 2016 – vedtak nr. 721-727. Stortinget legg i desse vedtaka sterke føringar for ei massiv overføring av gods frå veg til sjø og jernbane fram mot 2030 og ytterligare opptrapping fram mot 2050. Vidare at planlegging av nye logistikknutepunkt skal leggja til rette for intermodale løysingar.

Fylkestinget vil be om at ein i det vidare arbeidet med nytt logistikknutepunkt får avklåra om stortinget sitt vedtak endrar på føresetnadane for tilrådingane som jernbaneverket gjev i sine konklusjonar i KVVU-en og kva konsekvensar det vil få for endelig val av lokalisering.

2. Fylkesrådmannen blir beden om å kome attende med ei sak som vurderer vidare planprosess for regional hamn etter at regjeringa har teke avgjerd om lokalisering av jernbaneterminal og det er gjort ei vurdering av vedtaka som er omtala i punkt 1.

3. Ny godsterminal må etablerast snarast. Nygårdstangen må ivareta terminalkapasiteten fram til ny terminal står ferdig.
4. Fylkestinget meiner det av omsyn til byutvikling og med omsyn til næringsliv og berørte innbyggjarar hastar med å avklare framtidig lokalisering av jernbaneterminal i Bergen. Alle dei aktuelle alternativa har store negative verknader for lokalsamfunn og for dei områda som blir omfatta. Behovet for auka terminalkapasitet og omsyn til byutvikling og å redusere tungtrafikk i Bergen sentrum tilseier likevel at terminalen må flyttast ut frå Nygårdstangen.
5. Fylkestinget vil be om ei ny vurdering av områda på Flesland som ligg nord og øst for flyplassen og som fleire har påpeikt bør underleggjast ei grundigare utgreiing.
6. Fylkestinget meiner at ei lokalisering i Arnadalen vil gje den kortaste tilknytning til Bergensbanen. Dei føreslåtte alternativa har likevel store utfordringar og konflikthar knytt til seg. Fylkestinget ber om ei tilleggsutgreiing for å vurdere om det er mogleg å finne tilstrekkeleg med areal for eit terminalområde i nedre Arna-dalen i tilknytning til eksisterande og planlagt næringsareal. Her må det vurderast om nokre funksjonar kan leggjast i fjell.

Fylkestinget rår til at denne lokaliseringa vert valt for ny godsterminal dersom det viser seg at ei løysing i nedre Arnadalen kan gjennomførast på ein tilfredsstillande måte med omsyn til arealtilgang, økonomi, rasjonell drift og konfliktpotensiale.

7. Om alternativet i nedre Arnadalen ikkje er realistisk, syner fylkestinget til Jernbaneverket sin konklusjon om at Rådal eller Unneland er dei mest aktuelle terminalområda basert på dei utgreiingane som ligg føre per dags dato. Arealkonfliktane knytt til nærmiljø, landbruk, innløyning av bustadar, naturmiljø, landskap og kulturmiljø på Unneland er store, og desse er etter fylkestinget si meining såpass store at Rådal bør prioriterast føre Unneland. Dette sjølv om kostnadene ved Rådal er høgare, det er negativt for arealkonfliktar knytt til friluftsliv, og at dette alternativet har større potensial for å kome i konflikt med framtidig byutvikling.
8. Fylkestinget vil rå frå Haukås som terminalområde. Det føreslåtte terminalområdet gir høgt transportarbeid med påfølgjande høge klimagassutslepp, og alternativet har høge kostnader. Det er registrert fleire raudlissetartar i området. Terminalområdet gir også store konsekvensar for nærmiljø, mellom anna på grunn av nedbygging av grønstruktur og innløyning av bustader.
9. For det alternativet som til slutt vert valt må konsekvensane av tiltaka minimaliserast, og avbøtande tiltak må bli sett på dagsorden i vidare planarbeid. Å leggje opp til ein god dialog med lokalmiljøet vil vere sentralt.
10. Dersom nedre Arnadalen vert valt som lokalisering må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøvet til lokalmiljø og bustader i området
 - b) Avbøtande tiltak mot Storelva som sikrar laksestamma i elva.
 - c) Gamle Vossebana
11. Dersom Rådal vert valt som alternativ må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøvet til lokalmiljø og bustadar i området
 - b) Ei plassering som gir minst mogleg konsekvensar for friluftsliv i området
 - c) Nærleik til Stend hovudgård med omgjevnader vil krevje god tilpassing av nye tiltak til jernbaneterminalen.
 - d) Tilrettelegging av innfallsport og turstiar i Hordnesskogen.
12. Dersom Unneland vert vurdert vidare så vil fylkestinget peika på at dette er eit svært ueigna område som vil ha store utfordringar og konflikthar knytt til ei utbygging og i den samanheng må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøve til lokalmiljø og til bustadområde i nærleiken
 - b) Verknader for naturreservatet på Nesvika
 - c) Gjenbruk av matjord for nydyrking

d) Bevaring av laksestamma i Storelva

Marthe Hammer (SV) sette fram slikt forslag:

Alternativt framlegg frå punkt 3 og resten av innstillinga

3. Bruken av Nygårdstangen til godsterminal representerer ein arealbruk som isolert klimarekneskapsmessig er den mest gunstige lokaliseringa mot godstransportarbeid på veg. Fylkestinget er klar over at dersom ny terminal ikkje er ferdigetablert på det tidspunktet Nygårdstangen har nådd kapasitetsgrensa si, vil det vere høg risiko for at jernbanen fortløpande tapar marknadsandelar til vegtransport. Fylkestinget er likevel av den meininga at med redusert økonomisk vekst kan vi tenke nytt og betre rundt forbruk og transport. Det er nødvendig med redusert vekst av natur- og klimaomsyn. Ingenting tyder på at det er berekraftig å fortsette som nå. Fylkestinget vil med bakgrunn i dette prioritere eit oppgradert 0-alternativ på Nygårdstangen på kort sikt.
4. I tilknytning til 0-alternativ på Nygårdstangen kan det vere aktuelt å utvide terminalområdet ved bruk av fjellet på Ulrikensida, og fylkestinget ber om at fjellhall vert utgreidd. Utgreiinga bør også inkludere utgreiing av mindre fjellhallar, som kan byggast i ulikt tidsrom alt etter terminalbehov og muligheit for handtering av overskotstein.
5. Fylkestinget ønskjer ein størst mogleg del av godstransporten skal gå på bane. Saman med forventa befolkningsvekst i Bergensområdet meiner fylkestinget at det vil vere behov for ein ny og større terminal i framtida, sjølv om forbruksnivået vert redusert. Fylkestinget meiner at det arealet som i dag er bandlagt for rullebane 2 ved Flesland er det mest aktuelle området for ein framtidig godsterminal, og ber om at dette arealet vert utgreidd.
6. Fylkestinget meiner ei plassering av godsterminalen på Unneland har uhaldbare konsekvensar for naturmiljø (inkl. Nesvika naturreservat), dyreliv og landbruk og vil ikkje under nokon omstende kunne gå inn for dette alternativet.
7. Fylkestinget meiner en godsterminal på Haukås er feil plassering i forhold til lokal transport av godset, der det meste skal sørover i byen. Når ein i tillegg må ta omsyn til den unike bestanden av elvemusling som er bygd opp gjennom mange år, tap av raudlista arter og våtmark, i tillegg til 40-50 bustadhus, er Haukås ein heilt uakseptabel plassering.
8. Fylkestinget meiner at Espeland og ulike plasseringar i Arnadalen gir særlig store konfliktpotensial knytt til kulturmiljø og omsyn til Storelva og vassdraget i sin heilheit, som er Bergens beste laksevassdrag, der undersøkingane viser at elvane i Arna-vassdraget er meget eigna som oppvekstareal for laks og sjøauere. Alternativet føreset innløyising av ca. 100 bustader og 148 dekar dyrka mark. Arnadalen har for lite areal som gir vanskelege utvidingsforhold. Fylkestinget meiner vidare ei lokalisering i den trange Arnadalen vil påføre uakseptable buforhold i form av støy og forureining.
9. Fylkestinget ser det som svært uheldig å plassere ein ny terminal i Hordnesskogen. Viktige natur- og friluftsverdiar vil gå tapt. Uavhengig av plasseringa av sjølve terminalen, ser ein det som lite truleg at friluftsområdet kan verte oppretthalde.
10. Fylkestinget tilrår at passasjertrafikk på tog mellom Bergen Lufthavn Flesland og Bergen sentrum vert vurdert vidare som ein del av arbeidet med logistikknutepunkt i Bergensområdet.»

Jon Askeland (Sp) sette fram slikt forslag:

1. Fylkestinget syner til Jernbaneverket sin konklusjon om at det ikkje er grunnlag for ei samla løysing, og at ein rår til ei delt løysing for jernbaneterminal og hamn. Fylkestinget vil i den samanheng syna til vedtak i stortinget den 30.mai 2016 – vedtak nr. 721-727. Stortinget legg i desse vedtaka sterke føringar for ei massiv overføring av gods frå veg til sjø og jernbane fram mot 2030 og ytterligare opptrapping fram mot 2050. Vidare at planlegging av nye logistikknutepunkt skal leggja til rette for intermodale løysingar.

Fylkestinget vil be om at ein i det vidare arbeidet med nytt logistikknutepunkt får avklåra om stortinget sitt vedtak endrar på føresetnadane for tilrådingane som jernbaneverket gjev i sine

konklusjonar i KVVU-en og kva konsekvensar det vil få for endelig val av lokalisering.

2. Fylkesrådmannen blir beden om å kome attende med ei sak som vurderer vidare planprosess for regional hamn etter at regjeringa har teke avgjerd om lokalisering av jernbaneterminal og det er gjort ei vurdering av vedtaka som er omtala i punkt 1.
3. Jernbaneterminalen på Nygårdstangen bør oppgraderast for å ivareta terminalkapasitet fram mot 2030.
4. Fylkestinget meiner det av omsyn til byutvikling og med omsyn til næringsliv og berørte innbyggjarar hastar med å avklare framtidig lokalisering av jernbaneterminal i Bergen. Alle dei aktuelle alternativa har store negative verknader for lokalsamfunn og for dei områda som blir omfatta. Behovet for auka terminalkapasitet og omsyn til byutvikling og å redusere tungtrafikk i Bergen sentrum tilseier likevel at terminalen må flyttast ut frå Nygårdstangen.
5. Fylkestinget vil be om ei ny vurdering av områda på Flesland som ligg nord og øst for flyplassen og som fleire har påpeikt bør underleggjast ei grundigare utgreiing.
6. Fylkestinget meiner at ei lokalisering i Arnadalen vil gje den kortaste tilknytning til Bergensbanen. Dei føreslåtte alternativa har likevel store utfordringar og konflikthar knytt til seg. Fylkestinget ber om ei tilleggsutgreiing for å vurdere om det er mogleg å finne tilstrekkeleg med areal for eit terminalområde i nedre Arna-dalen i tilknytning til eksisterande og planlagt næringsareal. Her må det vurderast om nokre funksjonar kan leggjast i fjell.

Fylkestinget rår til at denne lokaliseringa vert valt for ny godsterminal dersom det viser seg at ei løysing i nedre Arnadalen kan gjennomførast på ein tilfredsstillande måte med omsyn til arealtilgang, økonomi, rasjonell drift og konfliktpotensiale.

7. Om alternativet i nedre Arnadalen ikkje er realistisk, syner fylkestinget til Jernbaneverket sin konklusjon om at Rådal eller Unneland er dei mest aktuelle terminalområda basert på dei utgreiingane som ligg føre per dags dato. Arealkonfliktane knytt til nærmiljø, landbruk, innløyning av bustadar, naturmiljø, landskap og kulturmiljø på Unneland er store, og desse er etter fylkestinget si meining såpass store at Rådal bør prioriterast føre Unneland. Dette sjølv om kostnadene ved Rådal er høgare, det er negativt for arealkonfliktar knytt til friluftsliv, og at dette alternativet har større potensial for å kome i konflikt med framtidig byutvikling.
8. Fylkestinget vil rå frå Haukås og Unneland som terminalområde. Det føreslåtte terminalområdet gir høgt transportarbeid med påfølgjande høge klimagassutslepp, og alternativet har høge kostnader. Det er registrert fleire raudlisetartar i området. Terminalområdet gir også store konsekvensar for nærmiljø, mellom anna på grunn av nedbygging av grønstruktur og innløyning av bustader.
9. For det alternativet som til slutt vert valt må konsekvensane av tiltaka minimaliserast, og avbøtande tiltak må bli sett på dagsorden i vidare planarbeid. Å leggje opp til ein god dialog med lokalmiljøet vil vere sentralt.
10. Dersom nedre Arnadalen vert valt som lokalisering må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøvet til lokalmiljø og bustader i området
 - b) Avbøtande tiltak mot Storelva som sikrar laksestamma i elva.
 - c) Gamle Vossebana
11. Dersom Rådal vert valt som alternativ må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøvet til lokalmiljø og bustadar i området
 - b) Ei plassering som gir minst mogleg konsekvensar for friluftsliv i området
 - c) Nærleik til Stend hovudgård med omgjevnader vil krevje god tilpassing av nye tiltak til jernbaneterminalen.
 - d) Tilrettelegging av innfallsport og turstiar i Hordnesskogen.»

Natalie Golis (MDG) sette fram slikt forslag:

«Fylkestinget er ikke samd i Jernbaneverket sin konklusjonen om at det ikkje er grunnlag for ei samla løysing for jernbaneterminal og hamn. Jammfør tydelege signaler frå innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen til Stortinget den 30.mai 2016 er det eit mål om at

«...minimum 30 prosent av transportarbeidet på vei, på strekninger over 300 km, skal flyttes over på sjø eller bane innen 2030, og at dette målet skal være 50 prosent innen 2050.»

Fylkestinget ber om at det i det vidare arbeidet avklarar om stortinget sitt vedtak endrar på føresetnadane for tilrådingane som jernbaneverket gjev i sine konklusjonar og at det vurderes behovet for en helhetlig tilnærming til logistikknutepunkt, og sjå investeringar i farled, havn og veg- og banesystem i sammenheng.»

Røysting

Bahus sitt forslag fekk 2 røyster (Frp) og fall.

Hammer sitt forslag fekk 1 røyst (SV) og fall.

Golis sitt forslag fekk 1 røyst (MDG) og fall.

Askeland sitt forslag fekk 3 røyster (Sp, MDG) og fall.

Kvamme sitt forslag vart vedteke mot 4 røyster (Sp, MDG, SV).

Fylkesrådmannen sitt forslag fekk ingen røyster og fall.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkestinget syner til Jernbaneverket sin konklusjon om at det ikkje er grunnlag for ei samla løysing, og at ein rår til ei delt løysing for jernbaneterminal og hamn. Fylkestinget vil i den samanheng syna til vedtak i stortinget den 30.mai 2016 – vedtak nr. 721-727. Stortinget legg i desse vedtaka sterke føringar for ei massiv overføring av gods frå veg til sjø og jernbane fram mot 2030 og ytterligare opptrapping fram mot 2050. Vidare at planlegging av nye logistikknutepunkt skal leggja til rette for intermodale løysingar.

Fylkestinget vil be om at ein i det vidare arbeidet med nytt logistikknutepunkt får avklåra om stortinget sitt vedtak endrar på føresetnadane for tilrådingane som jernbaneverket gjev i sine konklusjonar i KVU-en og kva konsekvensar det vil få for endelig val av lokalisering.

2. Fylkesrådmannen blir beden om å kome attende med ei sak som vurderer vidare planprosess for regional hamn etter at regjeringa har teke avgjerd om lokalisering av jernbaneterminal og det er gjort ei vurdering av vedtaka som er omtala i punkt 1.
3. Ny godsterminal må etablerast snarast. Nygårdstangen må ivareta terminalkapasiteten fram til ny terminal står ferdig.
4. Fylkestinget meiner det av omsyn til byutvikling og med omsyn til næringsliv og berørte innbyggjarar hastar med å avklare framtidig lokalisering av jernbaneterminal i Bergen. Alle dei aktuelle alternativa har store negative verknader for lokalsamfunn og for dei områda som blir omfatta. Behovet for auka terminalkapasitet og omsyn til byutvikling og å redusere tungtrafikk i Bergen sentrum tilseier likevel at terminalen må flyttast ut frå Nygårdstangen.
5. Fylkestinget vil be om ei ny vurdering av områda på Flesland som ligg nord og øst for flyplassen og som fleire har påpeikt bør underleggjast ei grundigare utgreiing.
6. Fylkestinget meiner at ei lokalisering i Arnadalen vil gje den kortaste tilknytning til Bergensbanen. Dei føreslåtte alternativa har likevel store utfordringar og konflikstar knytt til seg. Fylkestinget ber om ei tilleggsutgreiing for å vurdere om det er mogleg å finne tilstrekkeleg med areal for eit terminalområde i nedre Arnadalen i tilknytning til eksisterande og planlagt næringsareal. Her må det vurderast om nokre funksjonar kan leggjast i fjell.

Fylkestinget rår til at denne lokaliseringa vert valt for ny godsterminal dersom det viser seg at ei løysing i nedre Arnadalen kan gjennomførast på ein tilfredsstillande måte med omsyn til arealtilgang, økonomi, rasjonell drift og konfliktpotensiale.

7. Om alternativet i nedre Arnadalen ikkje er realistisk, syner fylkestinget til Jernbaneverket sin konklusjon om at Rådal eller Unneland er dei mest aktuelle terminalområda basert på dei utgreiingane som ligg føre per dags dato. Arealkonfliktane knytt til nærmiljø, landbruk, innløysing av bustadar, naturmiljø, landskap og kulturmiljø på

Unneland er store, og desse er etter fylkestinget si meining såpass store at Rådal bør prioriterast føre Unneland. Dette sjølv om kostnadene ved Rådal er høgare, det er negativt for arealkonfliktar knytt til friluftsliv, og at dette alternativet har større potensial for å kome i konflikt med framtidig byutvikling.

8. Fylkestinget vil rå frå Haukås som terminalområde. Det føreslåtte terminalområdet gir høgt transportarbeid med påfølgjande høge klimagassutslepp, og alternativet har høge kostnader. Det er registrert fleire raudliseartar i området. Terminalområdet gir også store konsekvensar for nærmiljø, mellom anna på grunn av nedbygging av grønstruktur og innløyning av bustader.
9. For det alternativet som til slutt vert valt må konsekvensane av tiltaka minimaliserast, og avbøtande tiltak må bli sett på dagsorden i vidare planarbeid. Å leggje opp til ein god dialog med lokalmiljøet vil vere sentralt.
10. Dersom nedre Arnadalen vert valt som lokalisering må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøvet til lokalmiljø og bustader i området
 - b) Avbøtande tiltak mot Storelva som sikrar laksestamma i elva.
 - c) Gamle Vossebana
11. Dersom Rådal vert valt som alternativ må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøvet til lokalmiljø og bustadar i området
 - b) Ei plassering som gir minst mogleg konsekvensar for friluftsliv i området
 - c) Nærleik til Stend hovudgård med omgjevnader vil krevje god tilpassing av nye tiltak til jernbaneterminalen.
 - d) Tilrettelegging av innfallsport og turstiar i Hordnesskogen.
12. Dersom Unneland vert vurdert vidare så vil fylkestinget peika på at dette er eit svært ueigna område som vil ha store utfordringar og konfliktar knytt til ei utbygging og i den samanheng må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøve til lokalmiljø og til bustadområde i nærleiken
 - b) Verknader for naturreservatet på Nesvika
 - c) Gjenbruk av matjord for nydyrking
 - d) Bevaring av laksestamma i Storelva

Saksprotokoll i Utval for kultur, idrett og regional utvikling - 13.06.2016

Sara Hamre Sekkingstad (Sp) sette fram slikt forslag:

1. Fylkestinget syner til Jernbaneverket sin konklusjon om at det ikkje er grunnlag for ei samla løysing, og at ein rår til ei delt løysing for jernbaneterminal og hamn. Fylkestinget vil i den samanheng syna til vedtak i stortinget den 30.mai 2016 – vedtak nr. 721-727. Stortinget legg i desse vedtaka sterke føringar for ei massiv overføring av gods frå veg til sjø og jernbane fram mot 2030 og ytterligare opptrapping fram mot 2050. Vidare at planlegging av nye logistikknutepunkt skal leggja til rette for intermodale løysingar.

Fylkestinget vil be om at ein i det vidare arbeidet med nytt logistikknutepunkt får avklåra om stortinget sitt vedtak endrar på føresetnadane for tilrådingane som jernbaneverket gjev i sine konklusjonar i KVU-en og kva konsekvensar det vil få for endelig val av lokalisering.

2. Fylkesrådmannen blir beden om å kome attende med ei sak som vurderer vidare planprosess for regional hamn etter at regjeringa har teke avgjerd om lokalisering av jernbaneterminal og det er gjort ei vurdering av vedtaka som er omtala i punkt 1.
3. Jernbaneterminalen på Nygårdstangen bør oppgraderast for å ivareta terminalkapasitet fram mot 2030.
4. Fylkestinget meiner det av omsyn til byutvikling og med omsyn til næringsliv og berørte innbyggjarar hastar med å avklare framtidig lokalisering av jernbaneterminal i Bergen. Alle dei

aktuelle alternativa har store negative verknader for lokalsamfunn og for dei områda som blir omfatta. Behovet for auka terminalkapasitet og omsyn til byutvikling og å redusere tungtrafikk i Bergen sentrum tilseier likevel at terminalen må flyttast ut frå Nygårdstangen.

5. Fylkestinget vil be om ei ny vurdering av områda på Flesland som ligg nord og øst for flyplassen og som fleire har påpeikt bør underleggjast ei grundigare utgreiing.
6. Fylkestinget meiner at ei lokalisering i Arnadalen vil gje den kortaste tilknytning til Bergensbanen. Dei føreslåtte alternativa har likevel store utfordringar og konflikhtar knytt til seg. Fylkestinget ber om ei tilleggsutgreiing for å vurdere om det er mogleg å finne tilstrekkeleg med areal for eit terminalområde i nedre Arna-dalen i tilknytning til eksisterande og planlagt næringsareal. Her må det vurderast om nokre funksjonar kan leggjast i fjell.

Fylkestinget rår til at denne lokaliseringa vert valt for ny godsterminal dersom det viser seg at ei løysing i nedre Arnadalen kan gjennomførast på ein tilfredsstillande måte med omsyn til arealtilgang, økonomi, rasjonell drift og konfliktpotensiale.

7. Om alternativet i nedre Arnadalen ikkje er realistisk, syner fylkestinget til Jernbaneløysinga sin konklusjon om at Rådal eller Unneland er dei mest aktuelle terminalområda basert på dei utgreiingane som ligg føre per dags dato. Arealkonfliktane knytt til nærmiljø, landbruk, innløyising av bustadar, naturmiljø, landskap og kulturmiljø på Unneland er store, og desse er etter fylkestinget si meining såpass store at Rådal bør prioriterast føre Unneland. Dette sjølv om kostnadene ved Rådal er høgare, det er negativt for arealkonfliktar knytt til friluftsliv, og at dette alternativet har større potensial for å kome i konflikt med framtidig byutvikling.
8. Fylkestinget vil rå frå Haukås og Unneland som terminalområde. Det føreslåtte terminalområdet gir høgt transportarbeid med påfølgjande høge klimagassutslepp, og alternativet har høge kostnader. Det er registrert fleire raudlisetartar i området. Terminalområdet gir også store konsekvensar for nærmiljø, mellom anna på grunn av nedbygging av grønstruktur og innløyising av bustader.
9. For det alternativet som til slutt vert valt må konsekvensane av tiltaka minimaliserast, og avbøtande tiltak må bli sett på dagsorden i vidare planarbeid. Å leggje opp til ein god dialog med lokalmiljøet vil vere sentralt.
10. Dersom nedre Arnadalen vert valt som lokalisering må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøvet til lokalmiljø og bustader i området
 - b) Avbøtande tiltak mot Storelva som sikrar laksestamma i elva.
 - c) Gamle Vossebana
11. Dersom Rådal vert valt som alternativ må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøvet til lokalmiljø og bustadar i området
 - b) Ei plassering som gir minst mogleg konsekvensar for friluftsliv i området
 - c) Nærleik til Stend hovudgård med omgjevnader vil krevje god tilpassing av nye tiltak til jernbaneterminalen.
 - d) Tilrettelegging av innfallsport og turstiar i Hordnesskogen.»

Sigbjørn Framnes (Frp) sette fram slikt forslag:

1. «Hordaland fylkeskommune mener konseptvalgutredningen for logistikknutepunkt i Bergensregionen ikke i tilstrekkelig grad svarer på bestillingsbrevet fra Samferdselsdepartementet 07.03.2014.
2. Hordaland fylkeskommune ber om at det blir gjennomført en tilleggsutredning som må avklare alternative konsept, herunder Flesland Øst.
3. Flesland Øst må utredes nærmere med følgende premisser;
 - kombinert anlegg med dagløsning og fjellhaller, evt. utskyting av større arealer i det området som uansett er omfattet av støysonen til Bergen Lufthavn Flesland
 - rullebane nr. 2 på Flesland skal kunne realiseres

- mulighet for samvirke med havn på Flesland, ref. nasjonale føringer om økning av godstransport på sjø
- muligheten for persontransport på jernbane Bergen-Flesland, evt. med arm til Åsane»

Kjell Håland (A) sette på vegner av A, KrF, H og V fram slikt forslag:

1. «Fylkestinget syner til Jernbaneverket sin konklusjon om at det ikkje er grunnlag for ei samla løysing, og at ein rår til ei delt løysing for jernbaneterminal og hamn. Fylkestinget vil i den samanheng syna til vedtak i stortinget den 30.mai 2016 – vedtak nr. 721-727. Stortinget legg i desse vedtaka sterke føringar for ei massiv overføring av gods frå veg til sjø og jernbane fram mot 2030 og ytterligere opptrapping fram mot 2050. Vidare at planlegging av nye logistikknutepunkt skal leggja til rette for intermodale løysingar.

Fylkestinget vil be om at ein i det vidare arbeidet med nytt logistikknutepunkt får avklåra om stortinget sitt vedtak endrar på føresetnadane for tilrådingane som jernbaneverket gjev i sine konklusjonar i KVVU-en og kva konsekvensar det vil få for endelig val av lokalisering.

2. Fylkesrådmannen blir beden om å kome attende med ei sak som vurderer vidare planprosess for regional hamn etter at regjeringa har teke avgjerd om lokalisering av jernbaneterminal og det er gjort ei vurdering av vedtaka som er omtala i punkt 1.
3. Ny godsterminal må etablerast snarast. Nygårdstangen må ivareta terminalkapasiteten fram til ny terminal står ferdig.
4. Fylkestinget meiner det av omsyn til byutvikling og med omsyn til næringsliv og berørte innbyggjarar hastar med å avklare framtidig lokalisering av jernbaneterminal i Bergen. Alle dei aktuelle alternativa har store negative verknader for lokalsamfunn og for dei områda som blir omfatta. Behovet for auka terminalkapasitet og omsyn til byutvikling og å redusere tungtrafikk i Bergen sentrum tilseier likevel at terminalen må flyttast ut frå Nygårdstangen.
5. Fylkestinget vil be om ei ny vurdering av områda på Flesland som ligg nord og øst for flyplassen og som fleire har påpeikt bør underleggjast ei grundigare utgreiing.
6. Fylkestinget meiner at ei lokalisering i Arnadalen vil gje den kortaste tilknytning til Bergensbanen. Dei føreslåtte alternativa har likevel store utfordringar og konflikstar knytt til seg. Fylkestinget ber om ei tilleggsutgreiing for å vurdere om det er mogleg å finne tilstrekkeleg med areal for eit terminalområde i nedre Arna-dalen i tilknytning til eksisterande og planlagt næringsareal. Her må det vurderast om nokre funksjonar kan leggjast i fjell.

Fylkestinget rår til at denne lokaliseringa vert valt for ny godsterminal dersom det viser seg at ei løysing i nedre Arnadalen kan gjennomførast på ein tilfredsstillande måte med omsyn til arealtilgang, økonomi, rasjonell drift og konfliktpotensiale.

7. Om alternativet i nedre Arnadalen ikkje er realistisk, syner fylkestinget til Jernbaneverket sin konklusjon om at Rådal eller Unneland er dei mest aktuelle terminalområda basert på dei utgreiingane som ligg føre per dags dato. Areakonfliktane knytt til nærmiljø, landbruk, innløyning av bustadar, naturmiljø, landskap og kulturmiljø på Unneland er store, og desse er etter fylkestinget si meining såpass store at Rådal bør prioriterast føre Unneland. Dette sjølv om kostnadene ved Rådal er høgare, det er negativt for arealkonfliktar knytt til friluftsliv, og at dette alternativet har større potensial for å kome i konflikt med framtidig byutvikling.
8. Fylkestinget vil rå frå Haukås som terminalområde. Det føreslåtte terminalområdet gir høgt transportarbeid med påfølgjande høge klimagassutslepp, og alternativet har høge kostnader. Det er registrert fleire raudlisetartar i området. Terminalområdet gir også store konsekvensar for nærmiljø, mellom anna på grunn av nedbygging av grønstruktur og innløyning av bustader.
9. For det alternativet som til slutt vert valt må konsekvensane av tiltaka minimaliserast, og avbøtande tiltak må bli sett på dagsorden i vidare planarbeid. Å leggje opp til ein god dialog med lokalmiljøet vil vere sentralt.
10. Dersom nedre Arnadalen vert valt som lokalisering må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:

- a) Tilhøvet til lokalmiljø og bustader i området
- b) Avbøtande tiltak mot Storelva som sikrar laksestamma i elva.
- c) Gamle Vossebana

11. Dersom Rådal vert valt som alternativ må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:

- a) Tilhøvet til lokalmiljø og bustadar i området
- b) Ei plassering som gir minst mogleg konsekvensar for friluftsliv i området
- c) Nærleik til Stend hovudgård med omgjevnader vil krevje god tilpassing av nye tiltak til jernbaneterminalen.
- d) Tilrettelegging av innfallsport og turstiar i Hordnesskogen.

12. Dersom Unneland vert vurdert vidare så vil fylkestinget peika på at dette er eit svært ueigna område som vil ha store utfordringar og konflikthar knytt til ei utbygging og i den samanheng må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:

- a) Tilhøve til lokalmiljø og til bustadområde i nærleiken
- b) Verknader for naturreservatet på Nesvika
- c) Gjenbruk av matjord for nydyrking
- d) Bevaring av laksestamma i Storelva

Røysting

Sekkingstad sitt forslag fekk ei røyst (Sp) mot 12 røyster og fall.

Framnes sitt forslag fekk to røyster (Frp) og fall.

Håland sitt forslag vart vedteke med 12 røyster mot ei røyst (Sp).

Fylkesrådmannen sitt forslag fekk ingen røyster og fall.

Innstilling

1. «Fylkestinget syner til Jernbaneverket sin konklusjon om at det ikkje er grunnlag for ei samla løysing, og at ein rår til ei delt løysing for jernbaneterminal og hamn. Fylkestinget vil i den samanheng syna til vedtak i stortinget den 30.mai 2016 – vedtak nr. 721-727. Stortinget legg i desse vedtaka sterke føringar for ei massiv overføring av gods frå veg til sjø og jernbane fram mot 2030 og ytterligare opptrapping fram mot 2050. Vidare at planlegging av nye logistikknutepunkt skal leggja til rette for intermodale løysingar.

Fylkestinget vil be om at ein i det vidare arbeidet med nytt logistikknutepunkt får avklåra om stortinget sitt vedtak endrar på føresetnadane for tilrådingane som jernbaneverket gjev i sine konklusjonar i KVVU-en og kva konsekvensar det vil få for endelig val av lokalisering.

2. Fylkesrådmannen blir beden om å kome attende med ei sak som vurderer vidare planprosess for regional hamn etter at regjeringa har teke avgjerd om lokalisering av jernbaneterminal og det er gjort ei vurdering av vedtaka som er omtala i punkt 1.
3. Ny godsterminal må etablerast snarast. Nygårdstangen må ivareta terminalkapasiteten fram til ny terminal står ferdig.
4. Fylkestinget meiner det av omsyn til byutvikling og med omsyn til næringsliv og berørte innbyggjarar hastar med å avklare framtidig lokalisering av jernbaneterminal i Bergen. Alle dei aktuelle alternativa har store negative verknader for lokalsamfunn og for dei områda som blir omfatta. Behovet for auka terminalkapasitet og omsyn til byutvikling og å redusere tungtrafikk i Bergen sentrum tilseier likevel at terminalen må flyttast ut frå Nygårdstangen.
5. Fylkestinget vil be om ei ny vurdering av områda på Flesland som ligg nord og øst for flyplassen og som fleire har påpeikt bør underleggjast ei grundigare utgreiing.
6. Fylkestinget meiner at ei lokalisering i Arnadalen vil gje den kortaste tilknytning til Bergensbanen. Dei føreslåtte alternativa har likevel store utfordringar og konflikthar knytt til seg. Fylkestinget ber

om ei tilleggsutgreiing for å vurdere om det er mogleg å finne tilstrekkeleg med areal for eit terminalområde i nedre Arna-dalen i tilknytning til eksisterande og planlagt næringsareal. Her må det vurderast om nokre funksjonar kan leggjast i fjell.

Fylkestinget rår til at denne lokaliseringa vert valt for ny godsterminal dersom det viser seg at ei løysing i nedre Arnadalen kan gjennomførast på ein tilfredsstillande måte med omsyn til arealtilgang, økonomi, rasjonell drift og konfliktpotensiale.

7. Om alternativet i nedre Arnadalen ikkje er realistisk, syner fylkestinget til Jernbaneverket sin konklusjon om at Rådal eller Unneland er dei mest aktuelle terminalområda basert på dei utgreiingane som ligg føre per dags dato. Arealkonfliktane knytt til nærmiljø, landbruk, innløyising av bustadar, naturmiljø, landskap og kulturmiljø på Unneland er store, og desse er etter fylkestinget si meining såpass store at Rådal bør prioriterast føre Unneland. Dette sjølv om kostnadene ved Rådal er høgare, det er negativt for arealkonfliktar knytt til friluftsliv, og at dette alternativet har større potensial for å kome i konflikt med framtidig byutvikling.
8. Fylkestinget vil rå frå Haukås som terminalområde. Det føreslåtte terminalområdet gir høgt transportarbeid med påfølgjande høge klimagassutslepp, og alternativet har høge kostnader. Det er registrert fleire raudlisetartar i området. Terminalområdet gir også store konsekvensar for nærmiljø, mellom anna på grunn av nedbygging av grønstruktur og innløyising av bustader.
9. For det alternativet som til slutt vert valt må konsekvensane av tiltaka minimaliserast, og avbøtande tiltak må bli sett på dagsorden i vidare planarbeid. Å leggje opp til ein god dialog med lokalmiljøet vil vere sentralt.
10. Dersom nedre Arnadalen vert valt som lokalisering må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøvet til lokalmiljø og bustader i området
 - b) Avbøtande tiltak mot Storelva som sikrar laksestamma i elva.
 - c) Gamle Vossebana
11. Dersom Rådal vert valt som alternativ må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøvet til lokalmiljø og bustadar i området
 - b) Ei plassering som gir minst mogleg konsekvensar for friluftsliv i området
 - c) Nærleik til Stend hovudgård med omgjevnader vil krevje god tilpassing av nye tiltak til jernbaneterminalen.
 - d) Tilrettelegging av innfallsport og turstiar i Hordnesskogen.
12. Dersom Unneland vert vurdert vidare så vil fylkestinget peika på at dette er eit svært ueigna område som vil ha store utfordringar og konfliktar knytt til ei utbygging og i den samanheng må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
 - a) Tilhøve til lokalmiljø og til bustadområde i nærleiken
 - b) Verknader for naturreservatet på Nesvika
 - c) Gjenbruk av matjord for nydyrking
 - d) Bevaring av laksestamma i Storelva