



Notat

Dato: 22.11.2016
Arkivsak: 2014/16289-5
Saksbehandlar: mattorg

Til:	Utval for miljø og samferdsel Fylkesutvalet
Frå:	Fylkesrådmannen

Logistikknutepunkt i Bergensområdet -KS1 rapport

Bakgrunn

Jernbaneverket la i desember 2015 fram *Konseptvalgutredning for Logistikknutepunkt i Bergensområdet* (KVU) til høyring. No ligg Kvalitetssikring 1 (KS1) føre. Denne er utarbeida av Dovre Group og Transportøkonomisk institutt, og ligg på

https://www.regjeringen.no/contentassets/22d0e28ac45d442a973bfd0eae7b72cc/sluttrapport_ks1_bergenpdf.pdf. Dette notatet viser til fylkestinget sitt vedtak i saka, samt til hovudkonklusjonane i KS1.

Kort om Konseptvalgutredning for logistikknutepunkt i Bergensområdet

Det vart i KVU rådd til delt konsept for vidare planlegging av logistikknutepunkt i Bergensregionen. Delt konsept var inga samlokalisering av hamn og jernbaneterminal ikkje ville bli samlokalisert.

Jernbaneverket tilrådde at godshamna på Dokken vart vidareutvikla, slik at kapasiteten kan aukast for å møte det forventta behovet dei neste 15 til 30 åra. Det er også mulig å vidareutvikle Dokken slik at det blir oppnådd kapasitet i heile analyseperioden for utgreiinga, som går til 2061. Flytting av hamn til Sletten ved Flesland og Ågotnes vart også utgreidd.

Jernbaneverket tilrådde vidare at jernbaneterminalen etter kvart bør flyttast ut av sentrum, og at Rådal og Unneland står fram som dei beste lokaliseringsalternativa for ei slik utflytting. Vidare at ved å modernisere og utvide kapasiteten på Nygårdstangen, vil det fortsett vere muleg å bruke denne godsterminalen i 10-20 år framover.

Fylkestinget sitt vedtak i saka

Fylkestinget i Hordaland gjorde m.a. slikt vedtak 14. juni 2016 i sak 58/16 «*Konseptvalutgreiing logistikknutepunkt i Bergensregionen – Høyringsfråsegn*»:

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.*
2. *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.*
 3. *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.*
 4. *Jernbaneterminalen på Nygårdstangen bør oppgraderast for å ivareta terminalkapasitet fram mot 2030.*
 5. *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.*
 6. *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.*
 7. *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.*
 8. *Om alternativet i nedre Arnadalen eller Flesland 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.*

Hovudkonklusjonar i KS1

Kvalitetssikringa støttar KVVU at det er tilstrekkeleg med kapasitet i dagens hamn til etter 2040, og at ved utviding kan behovet bli dekt endå lenger fram. Behov for auka hamnekapasitet står dermed fram som mindre prekært. Behov for effektiv omlasting av gods mellom hamn og jernbane er lite relevant for vurdering av ulike lokasjon. Dette medfører også at val av løysing for jernbaneterminal kan tas uavhengig av framtidig løysing for havn. Dette, saman med at hamn har tilstrekkeleg kapasitet, gjer at kvalitetssikringa fokuserer på val av løysing for jernbane.

I kvalitetssikringa er det lagt til grunn lågare vekstføresetnader enn i KVVU. Det er og lagt til grunn at avgrensingar på mellom Oslo og Bergen, tilgjengelig terminalkapasitet i Oslo og ruteplaner med fremføring av gods om natta gir avgrensingar for kor mykje gods som kan transporterast med jernbane mellom Oslo og Bergen. Med dette som utgangspunkt reknar dei med at det vil vere kapasitet på godsterminalen på Nygårdstangen heilt fram til rundt 2040, altså om lag 10 år lenger enn det som er anslått i KVVU. Dei rår til ei rask avgjerd om moderniseringsalternativet.

KVU har vurdert byutviklingsinteresser og behov for kapasitet som prosjektutløysande behov. Kvalitetssikrar meiner derimot behovet for terminalkapasitet står fram som det primære og det prosjektutløysande behovet, byutvikling blir av sekundær karakter.

Moderniseringsalternativet er det einaste med positiv netto nytte. Kvalitetssikringsrapporten tilrår difor at modernisering av terminalen på Nygårdstangen blir vald som jernbaneløysing, eventuelt supplert med ei avgjerd om lokalisering av ein ny terminal. Rådal og Dyngeland (Dyngelandsdalen) er vurderte som dei to beste lokaliseringalternativa av TØI og Dovre Group. Dyngeland vart utsilt i 3. siling i KVU, og vart følgjeleg ikkje med som eit av alternativa som vart teke med i sluttrapporten.

Tabellen nedanfor viser vurderingane frå kvalitetssikrar samanfatta:

Ikke-prissatte og prissatte virkninger	0-alt	Mod.	Haukås	Espe-land	Unne-land	Rådal	Dyngeland
Næringsarealer	0	0	+++	++	++	++	++
Naturmiljø/landskap	0	0	--	-	----	-	-
Kulturmiljø	0	0	0	--	-	0	-
Landbruk	0	0	--	--	----	-	--
Friluft/nærmiljø	0	-	--	-	-	--	-
Investering (mrd. kr, 2016)	0	0,6	7,4	6,2	5,8	7,1	6,9
Netto nytte (mrd. kr, 2016)	0	0,9	- 2,4	- 1,9	- 1,6	- 1,7	- 1,8

Grunna at kvalitetssikrar meiner det er kapasitet på Nygårdstangen i ein lang periode frametter, meiner dei at det gir moglegheit for å utsetje ei avgjerd om ny terminal i 10-15 år, til siste halvdel av 2020-tallet. Samstundes viser dei til at begge dei to tilrådde alternativa for ny terminal ligg i sør, og plassering her blir vurdert som robust. Moglege lokaliseringar i sør, utetter Dyngeland og Rådal, syna å vere avgrensa. Lokalisering lenger mot sør-vest, i retning Flesland, vil gje betydeleg lenger tilknytningsspor mellom terminal og Bergensbanen, med tilhøyrande auke i investeringane. Dei rår difor til at Dyngeland bør avsetjast for ein eventuell framtidig ny godsterminal, då ei lokalisering her kan føre til behov for å løyse inn bustader no. I Rådal er få eller inga bustader direkte berørt.

Vidare prosess

Saka ligg no hjå Samferdselsdepartementet som skal ta avgjerd om vidare prosess.

