

## Saksprotokoll i fylkestinget - 15.06.2016

**Terje Søviknes (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;
  - a) kombinert anlegg med dagløsning og fjellhaller, evt. utskyting av større arealer i det området som uansett er omfattet av støysonen til Bergen Lufthavn Flesland
  - b) rullebane nr. 2 på Flesland skal kunne realiseres
  - c) mulighet for samvirke med havn på Flesland, ref. nasjonale føringer om økning av godstransport på sjø
  - d) muligheten for persontransport på jernbane Bergen-Flesland, evt. med arm til Åsane»

**Terje Søviknes** sette fram slik protokollmerknad:

«Frp's representanter mener Flesland nord-øst er den beste lokalisering for nytt logistikknutepunkt i Bergensregionen, og har fremmet dette som primærstandpunkt. Da forslaget ikke oppnådde flertall i fylkestinget, stemte Frp subsidiært for innstillingen fra fylkesutvalget for å sikre at Flesland nord-øst blir utredet i den videre prosessen.»

**Nils T. Bjørke (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 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. 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 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:
- Tilhøvet til lokalmiljø og bustader i området
  - Avbøtande tiltak mot Storelva som sikrar laksestamma i elva.
  - Gamle Vossebana
11. Dersom Rådal vert valt som alternativ må vidare planarbeid ha spesielt fokus på:
- Tilhøvet til lokalmiljø og bustadar i området
  - Ei plassering som gir minst mogleg konsekvensar for friluftsliv i området
  - Nærleik til Stend hovudgård med omgjevnader vil krevje god tilpassing av nye tiltak til jernbaneterminalen.
  - Tilrettelegging av innfallsport og turstiar i Hordnesskogen.»

**Marthe Hammer (SV)** sette fram slikt forslag:

«Alternativt framlegg frå SV:

- Fylkestinget stør Jernbaneverket sin konklusjonen om at det ikkje er grunnlag for ei samla løysing, og rår til ei delt løysing for jernbaneterminal og hamn.
- 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.
- Bruken av Nygårdstangen til godsterminal representerer ein arealbruk som isolert

klimatekneskapsmessig 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 sjøaure. 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.»

**Tom Sverre Tomren (MDG)** sette fram slikt forslag:

«Fleirtalet av Stortingets transport- og kommunikasjonskomité uttalar i innstillinga til Stortinget 30. mai 2016 at dei ynskjer at investeringar i bane, veg og hamn skal sjåast i samanheng. På denne bakgrunnen meiner fylkestinget at Jernbaneverket sin konklusjon «om at det ikkje er grunnlag for ei samla løysing for jernbaneterminal og hamn» kan vere noko forhasta. Fylkestinget delar komitéens målsetting om at «... minimum 30 prosent av transportarbeidet på vei, på strekninger over 300 km, skal flyttes over på sjø eller bane innan 2030, og at dette målet skal være 50 prosent innan 2050.»

Fylkestinget ber difor om at Jernbaneverket utset arbeidet med val av transportknutepunkt til det er avklart om Stortinget endrar på føresetnadane for utreiingsarbeidet og stiller krav om å sjå investeringar i farlei, hamn og veg- og banesystem i samanheng.».

**Terje Kollbotn (R)** sette fram slikt forslag:

«Tillegg:

Uansett endeleg val av logistikk-knutepunkt, må det leggjast stor vekt på å få utgreidd ei klimastyrkt, framtidretta fjellhall-løysing.»

### Røysting

Søviknes sitt forslag fekk 8 røyster (Frp, R) og fall.

Hammer sitt forslag fekk 4 røyster (SV, R) og fall.

Tomren sitt forslag fekk 3 røyster (MDG) og fall.

Bjørke sitt forslag fekk 7 røyster (Sp, MDG) og fall.

Innstillinga vart vedteken med 46 røyster (A, KrF, V, H, Frp).

Kollbotn sitt forslag fekk 15 røyster (R, Sp, MGD, Frp) og fall.

### Vedtak

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 logistikkknutepunkt skal leggja til rette for intermodale løysingar.

Fylkestinget vil be om at ein i det vidare arbeidet med nytt logistikkknutepunkt 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 tungrafikk 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 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.
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

### Protokollmerknad frå Frp

Frp's representanter mener Flesland nord-øst er den beste lokalisering for nytt logistikknutepunkt i Bergensregionen, og har fremmet dette som primærstandpunkt. Da forslaget ikke oppnådde flertall i fylkestinget, stemte Frp subsidiært for innstillingen fra fylkesutvalget for å sikre at Flesland nord-øst blir utredet i den videre prosessen.