

## 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 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. 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 arealkonflikhtar 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.»

**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 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, 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 raudlisetartar i området. Terminalområdet gir også store konsekvensar for nærmiljø, mellom anna på grunn av nedbygging av grønstruktur og innløysing 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) Tiltrettelegging 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 konflikhtar 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 røyster (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 ytterligere opptopping 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. 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