

## HORDALAND FYLKESKOMMUNE

Sendes som vedlegg til e-post til: Marte.Eriksrud@hfk.no

22.12.2013

### **Sak: Høringsuttalelse revidert planprogram for Regional plan for framtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet.**

**Bakgrunn** Raunefjordens Venner ble stiftet i 1977, men har vært uten aktivitet de senere år. En rekke vel- og andre foreninger samt privatpersoner fra Flesland i nord til Milde-Hjellestad i sør, valgte 18. november 2013 nytt styre i Raunefjordens Venner. Foreningen ble registrert i Brønnøysund 28.11.2013 og er paraplyorganisasjon for Folkeaksjonen ”Nei til godshavn Flesland – Hjellestad”.

### **Klage på saksbehandlingen**

Planarbeidet for lokalisering av ny godshavn i Bergensområdet i regi av Hordaland Fylkeskommune har pågått som en lukket prosess i nærmere to år. I denne perioden har velforeninger og beboere blitt nektet innsyn i planarbeidet av Fylkeskommunen! Dette vil vi hevde er i strid med Plan og Bygningslovens § 1, spesielt § 1-8 : ” I 100-metersbeltet langs sjøen og langs vassdrag skal det tas særlige hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv og landskap- og andre hensyn av almenne interesser”.

Vi tar forbehold om senere å påklage denne saksbehandlingen til Sivilombudsmannen. Dette også sett i lys av at vi som beboere først ble orientert om planarbeidet i et orienteringsmøte 19. november – med en svarfrist for eventuelle merknader til Konsekvensutreiinga satt til 23. desember! Med det betydelige omfang planene har, vil man forstå at vi har vansker med å få behandlet alle de 24 temaene til KU som listes opp på en utfyllende måte. Vi må her ta forbehold om å få komme tilbake med supplerende kommentarer/merknader på et senere tidspunkt.

Raunefjordens Venner krever å bli inkludert i planprosessen ved å bli representert i ”Fagleg Arbeidsgruppe”! Vår høringsuttalelse følger nedenfor, og vi gjengir først et sammendrag:

## Sammendrag av Raunefjordens Venner sin høringsuttalelse:

### Generelt:

- Hordaland Fylkeskommune – administrasjonen, Samferdsels-, Fylkesutvalet og til sist Fylkestinget har hver for seg og samlet et ansvar for underveis i prosessen å legge inn kontroll- og stopp-punkter for å vurdere om planarbeidet skal legges bort dersom det helt eller delvis blir ansett som urealistisk å gjennomføre.
- Fremdriften av planprogrammet er indikert å strekke seg langt frem i tid. Dette medfører at all annen utvikling i området blir fryst. Denne perioden må bli kortest mulig.
- Fremdriften legger opp til politiske vedtak mot slutten av 2015. Vi vil kreve at de politiske partier og –organer i Hordaland Fylkeskommune (og i Bergen Bystyre) klargjør sine standpunkter i saken i god tid før valgene til nytt Fylkesting og Bystyre høsten 2015!
- Raunefjordens Venner, som representerer velforeninger, lag og beboere i det aktuelle planområdet krever å bli inkludert i planprosessen ved å bli representert i ”Fagleg Arbeidsgruppe”! Videre arbeid i Fagleg arbeidsgruppe må være åpen og referat fra gruppens møter må være offentlig tilgjengelig.
- Planarbeidet hittil har vært lukket og tilfredsstillende etter vårt skjønn ikke intensjonene i Plan- og Bygningsloven.
- Planprogrammet inneholder ingen behovsanalyse – behovet for ny lokalisering av godshavn må dokumenteres.
- Planprogrammet må bedre beskrive hvordan man skal utarbeide de økonomiske overslag og kostnadsrammer for prosjektet.
- Planprogrammet må beskrive hvordan prosjektet skal finansieres.
- Behovet for samlokalisering med jernbane må dokumenteres.
- Godsunderlaget for ny havn Sletten-Hjellestad og analyse av distribusjonsmønsteret viser ikke behov for ny kapasitet ut over den eksisterende for alternativene. Nye varestrømsanalyser må utarbeides og kvalitetssikres.
- Ny Ringvei Vest og bro til Sotra vil gi bedret kapasitet og vil føre det meste av trafikken utenom Bergen Sentrum. Det må også utredes hvordan Hordfast ved E39 vil knytte Hordaland sammen med den internasjonale kontainerhavnen i Risavika.
- Bergen havn kan iht. til ”Linje-Konferansene” (som fastsetter internasjonale seilingsmønstre etc) ikke bli definert som ”Storhavn i Verdensklasse” – Gøteborg er den definerte kontainerhavn for Skandinavia.
- Behovet for samlokalisering havn-jernbane er ikke dokumentert. Utbyggingen i Trondheim ble delt på to lokaliseringer. Erfaringer fra Finland tilsier at samlokalisering havn-jernbane ble overvurdert og hadde neppe blitt valgt i dag. Planprogrammet må beskrive erfaringer fra andre man kan sammenligne seg med.

- Behovet for intermodal havn-fly-jernbane er må dokumenteres. Planprogrammet må i større grad gjenspeile dette.
- Vi kan ikke se at planleggingen av godshavn i Ytrebygda er i overensstemmelse med ”Lov om Folkehelsearbeid”, verken for Bergen kommune eller Hordaland fylkeskommune. Ref Folkehelselovens § 11. Konsekvensene for folkehelsen må i større grad utredes med et samlet perspektiv på forurensingskildene: fly, veg og jernbane.
- Hordaland Fylkeskommune har registrert kulturminner innenfor alle tre alternative lokaliseringene. Flere av disse er kategorisert ”Varig fredet” og vil bli ødelagt ved en evt. utbygging. Planprogrammet må i større grad ivareta dette temaet.
- BOH har i sin strategiplan enstemmig vedtatt at fremtidig godshavn skal lokaliseres til ”0—alternativet”. Planprogrammet må i større grad ivareta denne dimensjon.
- Sikkerhets- og sårbarhetsanalyse for lokalisering Sletten-Hjellestad mangler. Planprogrammet må også dekke dette tema.
- De sikkerhets og sårbarhetsmessige konsekvenser i forhold til nærhet til Bergen Lufthavn Flesland, hoved- og bi-skipsledene og Forsvarets øvings- og trafikkbehov mangler. Dette må planprogrammet i større grad ivareta.
- Bergens flotteste og uerstattelige skjærgård vil bli ødelagt. Og innbyggernes tilgang til sjø vil bli strekt redusert. Dette må planprogrammet behandle mer utførlig.
- Aktivitets tilbudet –spesielt for barn og unge vil bli bortvist fra området. Dette gjelder bl.a. Bergen Seilforening, Hjellestad Seilforening, Lønninghavn Friluftsområde med Ytrebygdas mest sentrale offentlige badeplass, samt Bergen Rideklubb. Planprogrammet må behandle dette mer inngående.

## Flesland

- Flesland er falt bort som alternativ- skal ikke utredes videre. De gjenstående lokaliseringalternativer som planen nevner er. E- Sletten, F- Lønningshamn og G- Egdholmane.

## E- Sletten

- Lokaliseringen ligger for nær skipsleden. Konflikt mellom havnemanøvrering og trafikk til/fra Bergen. Betydelig trafikk av småbåter, spesielt i sommerhalvåret. Denne vil bli tvunget ut i skipsleden. ( Se flyfoto nedenfor)
- Konflikt med øvings-og trafikkområde for Sjøforsvaret. Regelmessige anløp av andre nasjoners marinefartøy, herunder atomdrevne ubåter.
- Vanskelige vindforhold og sterk strøm. Frarådes av erfarne skipsførere.
- Sikkerhets-og sårbarhetsrisiko mangler.
- Vanskelige topografiske forhold. Terrenget stiger bratt opp til kotehøyde +43 meter.
- Utsprenging vil gi for liten overdekking i forhold til nytt kloakkrenseanlegg. Som er under bygging. Ny trasé for utløp fra renseanlegget vil måtte anlegges.

- Nærhet til Bergen lufthavn- for lite bakareal.
- Kulturminner må hensyntas.

### **G-Lønningshavn og H- Egdholmane**

- Etablering av godshavn her vil vandalisere Bergens vakreste skjærgård
- Lokalisering av Lønningsstrand leirskole og Lønninghavn friluftsområde, bydelens mest sentrale badeplass vil bli ødelagt. Bergen Rideklubb sitt anlegg vil antagelig måtte flytte.
- Flere varig fredede kulturminner og graver på land og på holmene vil bli ødelagt for alltid.
- Kai og nøst for flysikringstjenesten ved Bergen Lufthavn Flesland vil måtte omlokiseres.
- Bi-leden - herunder trafikk til/fra Hjellestad/Milde og Fanafjorden- vil måtte legges om.
- Treningsområdene for seilforeningene vil måtte flyttes
- Båt-tilkomsten til/fra UiB's marinbiologiske stasjon vil bli hindret
- Området er hekkeplass bl.a. for flere fuglearter, deriblant havørn.
- Utbygging her er etter vårt skjønn i strid med Plan- og Bygningslovens §§ 1 og 14.3 samt § 6-2.
- Nærheten til flyleden til/fra Flesland flyplass mht. sårbarhet. Elektronisk påvirkning av flyenes instrumenter, lysforurensing og risiko for turbulens vil kunne sette sikkerheten for flytrafikken i fare. Brann- og eksplosjonsfare.

**Blomsterdalen 22.12.2013**

**Styret i Raunefjordens Venner**

**Jens-Kristian Hansen (sign)**

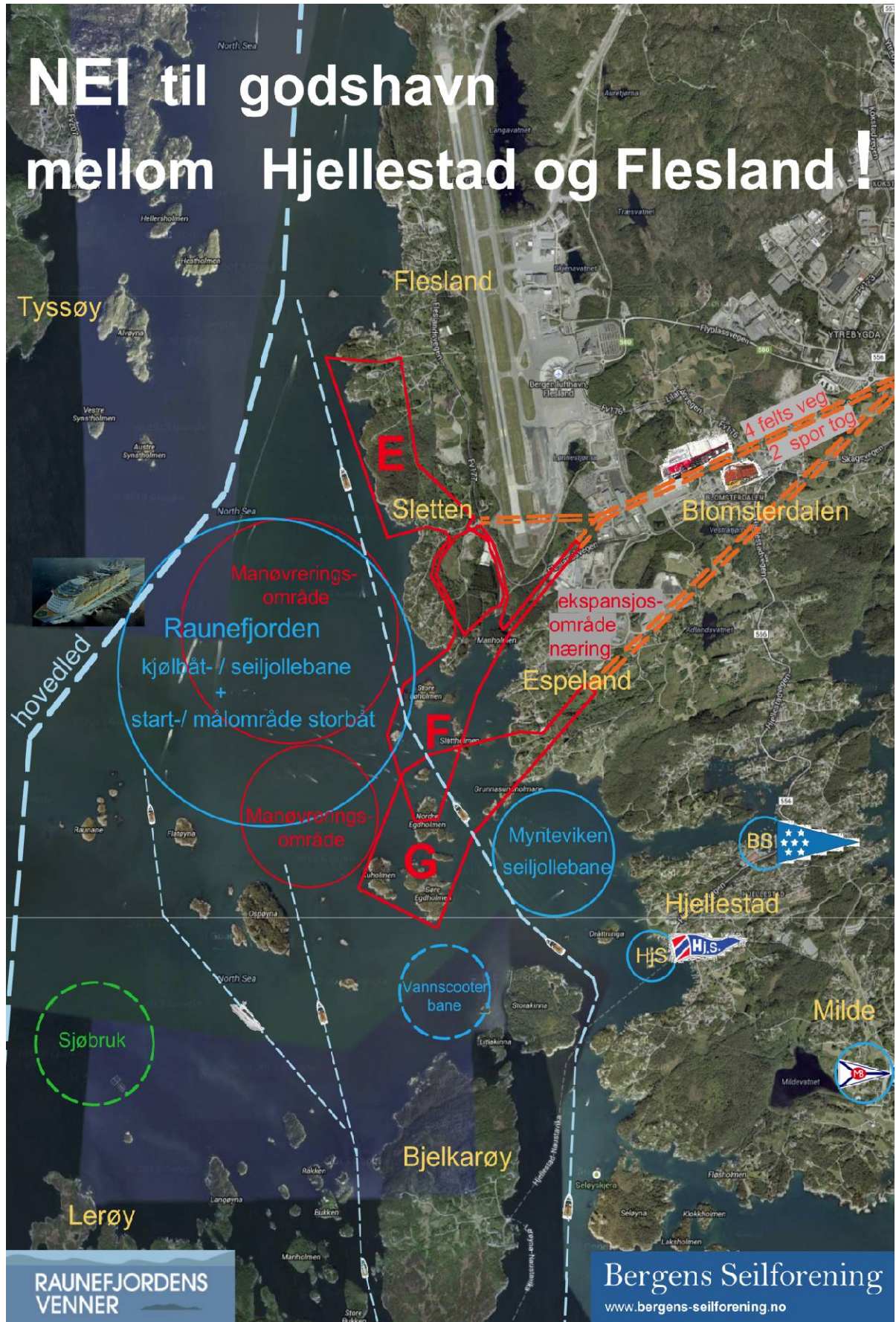
**Arvid Ask (sign)**

**Fredrik Leira (sign)**

**Kikki Kleiven (sign)**

**Arne T. Faanessen (sign)**

# NEI til godshavn mellom Hjellesstad og Flesland!



## Høringsuttalelse fra Raunefjordens Venner til revidert planprogram for Regional plan for framtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet.

### Forurensing luft/klimagassutslipp

Et klimaregnskap er en oversikt over mengden klimagasser som slippes ut i for eksempel en kommune eller i en virksomhet. En fremtidig storhavn er både en virksomhet og vil dekke et stort geografisk område og det må følgelig etableres et klima- og samfunnsregnskap for hvert av de tre havnealternativene i de videre utredningene, som legges til grunn for planvedtaket i 2015. I dette regnskapet må alle utgifter tas med, både de som er knyttet til drift og de som er knyttet til investeringer. Hensikten med klimaregnskapet er å få bedre oversikt over havnealternativenes klimagassutslipp, og beregne hvilke alternativ som har best effekt. Regnestykket må også inkludere effekten en mulig flytting av nåværende jernbaneterminal vil ha.

### Transportbehov og Godsgrunnlag for ny havn Sletten-Hjellestad

Omsetningen av gods over **Bergen og omland havnedistrikt** i 2012 er oppgitt i tabellen under. Total omsetning for Dokken er spesifisert i egen tabell.

|                           | Omsetning (tonn) |
|---------------------------|------------------|
| <b>BOH Omsetning 2012</b> | 54 626 623       |
| <b>BOH Våtbulk</b>        | 48 400 000       |
| <b>BOH "tørrbulk"</b>     | 6 226 623        |

Fig.1.1 Kilde Statistisk sentralbyrå

|                           | Omsetning (tonn) |
|---------------------------|------------------|
| <b>BOH Omsetning 2013</b> | 50 546 476       |
| <b>BOH Våtbulk</b>        | 46 812 644       |
| <b>BOH "tørrbulk"</b>     | 3 733 832        |

Fig.1.2 Kilde Statistisk sentralbyrå. Estimert ut fra 1.kvartal 2013. Viser mulig nedgang fra 2012.

|  | Omsetning (tonn) | % av total BOH | % av "tørrgods"BOH |
|--|------------------|----------------|--------------------|
| <b>Dokken – 2012 (kilde BOH)</b>                   | 142 592          | 0,0026         | 0,0229             |
| <b>Dokken - 2030 med 1,33 % årlig økning (TØI)</b> | 176 159          |                |                    |
| <b>Dokken - 2030 med 2 % årlig økning</b>          | 195 748          |                |                    |
| <b>Dokken - 2040 med 1,33 % årlig økning (TØI)</b> | 201 041          |                |                    |
| <b>Dokken - 2040 med 2 % årlig økning</b>          | 238 616          |                |                    |

Fig.1.3 Godsomsetning på Dokken 2012 og økning av 2012-omsetningen fram mot 2040. (TØI = Transportøkonomisk institutt).

Godset som blir lastet/losset over Dokken utgjør en svært liten prosentandel av den totale omsetningen. Selv med en økning som følge av økt befolkningsvekst og vekst i forbruk i Bergen kommune fram mot 2040, vil godsomsetningen over Dokken ikke utgjøre en stor andel av totalmengden av godsomsetningen.

## Godsfordeling i Bergen kommune

«Varestrømsanalyse for Bergensregionen 2008» (Logistikk og transportindustriens landsforening) har et utsagn som bør utredes siden denne rapporten ligger til grunn for fylkeskommunens plan «Regional transportplan 2013-2024.

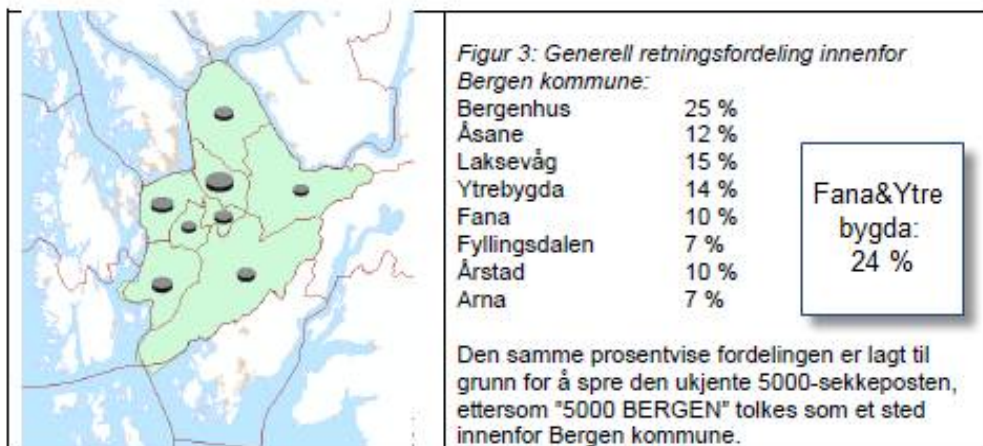
Både i dag og i lang tid framover vil tyngdepunktet for gods inn og ut av regionen liggja innanfor eller rett sør for Bergen sentrum. Dagens jernbane/godsterminal på Nygårdstangen og hamneterminal på Dokken er såleis gunstig lokalisert i høve til marknaden, men det skapar ekstra press på vegnettet sentralt i Bergen. Dagens hamnelokalisering er også i konflikt med Bergen kommune sine ynskje om byutvikling i området.

«rett sør for Bergen sentrum» er brukt som argument for ny havn i Ytrebygda.

I tabellen under er fordeling av gods i tallmaterialet i rapporten begrenset til Bergen kommune. (Austevoll har egen fiskerihavn og utgående gods herfra er derfor utelatt)

|        | Fig 4 | Fig 5 | Fig 6 | Fig 7 | Fig 8-sjø inngående | Fig 9-sjø utgående |
|--------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--------------------|
| Sør %  | 33    | 33    | 25    | 34    | 37                  | 18                 |
| Nord % | 66    | 66    | 75    | 67    | 63                  | 82                 |

Sør= Fana og Ytrebygda  
Nord = Laksevåg, Fyllingsdalen, Årstad Bergenhus, Arna og Åsane



Postsoner 5020, 5892 og 5893 er fordelt på samme måte som 5000.

Fylkeskommunen må kvalitetssikre sin konklusjon på nytt

Fylkeskommunen må kvalitetssikre sin konklusjon på nytt

## Godstransporten i Bergen sentrum er todelt.

Problemet med godstransport i Bergen sentrum er todelt:

- Lasting og lossing av gods på terminaler for bane, sjø og vei.
- Utkjøring av gods til kunder med lokalitet innen en radius av 10 km fra sentrum.

### Lasting og lossing av gods på terminaler for bane, sjø og vei.

Over 50 % av gods inn og ut fra Bergen går med bane, under 10 % går med båt.

Er det godstrafikken som er hovedproblemet, kan godshavnen flyttes fra Dokken til Ågotnes. Det medfører det at godstransport til Åsane, Arna, Fana og Ytrebygda kan gå utenom sentrum. Denne godsmengden utgjør 1/3 av kontaineromsetningen for Bergen kommune - ca. 10.000 av 30.000 kontainere som behandles på Dokken i dag.



Fig.3.1-1 Avstanden Sentrum-Sletten-Hjellettestad er omtrent den samme som Sentrum –Ågotnes.

### Utkjøring av gods til kunder med lokalitet innen en radius av 10 km fra sentrum

Det blir håndtert 30.000 kontainere over Dokken pr. år. Antas det at 20.000 (Fig.2.1) av disse kontainerne skal kjøres med bil til kunder i sentrumsnære områder, utgjør det mellom 10-15.000 trailere pr. år, noe som utgjør under 100 biler pr. dag. Denne transporten er forsyninger knyttet til befolkning og næring i sentrum. Om godshavnen flyttes fra Dokken til Ågotnes, må Bergen kommune likevel løse problemet med distribusjon av gods innad i sentrum. 10-15.000 trailere utgjør lite av det totale trafikkbildet, men skal kommunen redusere denne godstrafikken, må godstognet i sentrum vurderes på nytt. NB. Her er ikke gods fra bane tatt med.

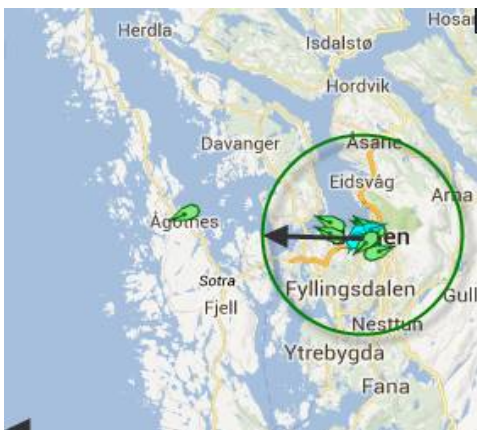


Fig.3.2-1 Sirkel med radius 10km om Sentrum

### Ny innfarts åre øst for Bergen

Er det godstrafikken som er hovedproblemet i Bergen sentrum? Ny innfartsåre øst for sentrum- Ringvei Øst- vil redusere gjennomgangstrafikken og privatbilisme i sentrum.



## **Godsomsetning for andre regioner.**

- Med utbygging av Sørhavna som dekker godsbehovet til store deler av østlandsregionen, er det lite grunnlag for at gods skal sendes via Bergen. Det er heller trolig at gods sendes over havner lenger sør i østlandsregionen.
- Risavika dekker Rogaland og Sunnhordland.
- Flora havn er frigjort som base for offshore forsyning og kan nyttes som godshavn for Sogn og Fjordane.

Fordeling av økonomiske midler mellom regioner i Hordaland.

Fylkeskommunen har plikt til å ivareta, sikre og utvikle veinettet i hele fylket. Det er ikke samfunnsøkonomisk rett å binde opp så store ressurser på Bergen kommune, når regionen allerede har så stor godshavnkapasitet.

## **Behov og økonomi**

På dette området er planprogrammet svært ufullstendig og har mangler vesentlig dokumentasjon. Det foreligger ingen behovsanalyse – og det foreligger ikke noe overslag eller økonomisk analyse for kostnadene knyttet til etablering av ny godshavn i Flesland, Sletten, Espeland, Mynteviken og Hjellestad området.

Man sier intet om finansiering av en slik havneutbygging.

Riktig nok under Økonomi og finansiering sier planprogrammet som følger:

*«Realisering av ny godshavn vil vera svært kostnadskrevjande, og det fins pr i dag ingen konkrete framlegg til finansiering. Ei framtidig finansiering vil truleg basera seg på eit spleiselag mellom ulike aktørar. Det vil kunna vera krevjande å få forankra finansieringa av eit så kostnads-krevjande prosjekt som også ligg svært langt fram i tid».*

Bergen kan aldri bli noen ”Superhavn i Verdensklasse” for godstransport. De såkalte konferansene har definert Gøteborg som kontainerhavn for Skandinavia.

### ***Bergen og Omland Havnevesen (BOH) har i sin strategiplan enstemmig vedtatt blant annet følgende:***

*«BOH mener det beste alternativet for lokalisering av ny godshavn er 0- alternativet på lang sikt. I tillegg etableres det samarbeid med avlastningskaier i havnedistriktet.*

*Bergen indre havn ligger sentralt plassert med kort vei til hoved innfartsårene til byen.*

*Varestrømsanalysen for Bergensregionen 2008, utført av LTL, viser at dagens beliggenhet er god i forhold til varestrømmene i regionen. Det er i dag jernbanespor helt ned til havneområdet. Det er gode muligheter for intermodalitet med jernbane, en mulighet som i større grad bør kunne utnyttes i fremtiden. Gjennom et tettere samarbeid med Jernbaneverket og CargoNet vil område både på Nygårdstangen og på Dokken / Jekteviken kunne utnyttes bedre. Den nære lokaliseringen mellom havnen og jernbanen vil på denne måten øke konkurransefortrinnet til Bergen som Godshavn.*

*Det vil være betydelige kostnader knyttet til å bygge ut en ny Godshavn i Bergensregionen.*

*I tillegg til selve kaiene, havnearealene, terminalbygg etc. skal infrastrukturen legges til rette.*

*BOH mener en opprustning av dagens alternativ vil være en bedre løsning, der investeringene kan gjennomføres gradvis etter hvert som det er økonomisk kapasitet»*

Ågotnes, Mongstad og Sture tar de store gods mengdene inn til regionen i dag. Videre har vi utmerket havn i Risavika ved Stavanger. Ågotnes har videre store fremtidige havneområder tilgjengelig og vil gjerne håndtere godset som kommer til regionen – også i fremtiden.

Behovet for jernbaneutbygging til ny godshavn er heller ikke dokumentert.

Jernbaneverket uttalte på Hordalands Fylkeskommunes høringsmøte i desember 2013:

*” Fra vårt ståsted er planer om jernbane til ny godshavn i Fleslandsområdet prematurt. Vi tror vi må bort fra Nygårdstangen, og en slik flytting antar vi har en kostnadsramme på 6-10 milliarder kroner.”*

Havnesporet til Dokken er i dag ikke i bruk. Det samme gjelder havnesporet til Skoltegrunnskaaien/Bontelabo.

## Samfunnsøkonomi

Der heter det i planen: «Det er gjennomført ei overordna samfunnsøkonomisk analyse i Konsekvensutgreiing 2011 og i Moglighetsstudie 2013»

Dette besvares ikke utfyllende og svarer ikke på de spørsmål som er naturlig å stille ved igangsetting av et så stort prosjekt.

## Godshavn i kombinasjon

Det er i for liten grad lagt vekt på, og utredet hvordan Dokken – Jekteviken i fremtiden kan utnyttes til en effektiv godshåndtering. BOH, i samarbeid med Jernbaneverket, CargoNet og Sea Cargo, må gis i oppdrag å beskrive et konkurransedyktig konsept også på lang sikt.

I Fanaposten 12.11.13 uttaler Ole Særvild, Sea Cargo følgende:

*”Havnen bør ligge der den ligger i dag. Den kan effektiviseres mye dersom man fjerner aktiviteter som ikke er sjørelaterte, noe det er mye av i dag. I tillegg er det ventet en stor nedgang i volumene som transporteres på sjø i årene fremover. Alle tellinger viser at sjøen taper terreng i forhold til landevei. I 2015 vil et nytt avgiftdirektiv øke kostnadene for sjøtransport, noe som vil bidra til en ytterligere nedgang.”*

Bergen og Omland Havnevesen eget styrereferat av 12. juni 2013

([http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK\\_filer/bksak%5C0%5CVEDLEGG%5C2013209705-3983262.pdf](http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK_filer/bksak%5C0%5CVEDLEGG%5C2013209705-3983262.pdf)) sier at Bring per i dag leier hele 7.000 m<sup>2</sup> av Dokken.

Har Hordaland Fylkeskommune utelatt den største godsaktøren i Bergen havn i mulighetsstudien? Og når det ventes stor nedgang i volum på sjø så er det vel å konkludere at det ikke er et realistisk gjennomførbart tiltak.

## Behovet for jernbanetilknytning

Det må utredes og dokumenteres, ut over en visjonsbeskrivelse, fremtidig behov for jernbanetilknytning for en fremtidig godshavn.

Samspillet mellom sjø og jernbane er på landsbasis relativt begrenset. Jernbanesporet fra Nygårdstangen til Dokken er i dag ikke i bruk. Dette tyder på at behovet for en samlokalisering nærmest er ikke-eksisterende. Det bør derfor ses nærmere på og

dokumenteres om samlokalisering av havn og jernbaneterminal kun er en politisk floskel eller en reell mulighet til at gods lastes om fra skip til jernbane og omvendt i stedet for til lastebil.

### **Sikkerhet på sjøen**

Raunefjorden er et begrenset fjordparti mellom Fleslandslandet i øst, Tyssøyna/Bjørøyna i nord, Sotra i vest og Lerøyna/Bjelkarøyna i sør. Hovedleden nordover og sørover i Hordaland går diagonalt over Raunefjorden. I tillegg er det tre andre leder, som benyttes av mindre fartøy og fritidsfartøy, som går nord/sør over fjorden.

Fjorden er vindbelastet med vindretninger fra sør – sør/vest og fra nord. Det er en del strøm som følger tidevannet og strømmen går nord-sør og motsatt.

En fremtidig havn på Flesland/Sletten/Hjellestad vil beslaglegge fjorden begrenset av hovedleden og land/øyer. Raunefjordens Venner har vært i samtale med erfarne skipsførere og sett i et sikkerhetsaspekt gir nordre del av fjordstykke som er planlagt for havn, uakseptable manøvreringsforhold. Deler av manøvreringsområdet vil være ut i hovedleden! For søndre del av fjordstykket er det noe bedre manøvreringsforhold men langt fra optimale.

Alle tre forslagene til havne plassering vil bryte ledene for mindre fartøy og her kan det klart gi situasjoner hvor det kan være fare for sammenstøt mellom fartøyer med skader på fartøy og i verste fall tap av menneskeliv.

Ved plangjennomføring må det redegjøres for at «Den Internasjonale Sjøfartsorganisasjonen» (IMO) og lov om skipssikkerhet (ISM-koden) og SOLAS konvensjonen samt særnorske krav til sikkerhet blir oppfylt ved en havneutbygging.

### **Beredskap og ulykkesrisiko**

Forslaget om å etablere en ny havn syd for Flesland flyplass er sikkerhetsmessig uakseptabelt. Alle de tre gjenværende alternativ har særlig store svakheter hva angår sikkerhet for både flytrafikk og skipstrafikk.

Etablering av en havn av den aktuelle kategori må tilfredsstille mange internasjonale sikkerhetskrav. Prosjektet må avklare om krav i bl.a. IMO-, SOLAS- ISPS- eller ISM Code gjør en lokalisering av havnen mulig slik det foreslås. Forholdet må utredes umiddelbart for å få belyst om prosjektet tilfredsstiller grunnleggende, internasjonale sikkerhetskrav.

Skip som er fortøyd i havnen kan slite seg og driver da umiddelbart ut i leden. Risiko for alvorlige skipskollisjoner er dermed til stede og FAR-verdien vil være langt over det vårt samfunn i dag aksepterer.

Leden trafikkeres av mange store skip, der i blant passasjerskip. Riskoen for en alvorlig katastrofe med tap av mange hundrede menneskeliv er for stor til at man kan gå videre med havneprosjektet i Raunefjorden.

Skipskollisjoner med påfølgende havari vil utløse enorme oljeutslipp i en sårbar og svært verdifull skjærgård. Farvannet både syd og nord for havneområdet er urent og trangt. Det er relativt kraftig strøm i store deler av området, hvilket vil spre oljen raskt. Forholdet vil gjøre det vanskelig å få lagt ut lenser og samlet opp olje på en effektiv måte før denne har spredd seg til store deler av kysten. Siden farvannet er trangt, vil aktiviteter knyttet til oljeoppsamling kunne utløse nye kollisjoner, grunnstøtinger og andre farlige situasjoner og dermed eskalering av ulykken. Vanlig skipstrafikk blir hindret av lenser og vil gjøre oppsamlingsarbeidet vanskelig.

Havneanlegget som foreslås vil inneholde store lagerbygg, bunkersanlegg og områder med farlig gods. Man kan også se for seg at en større andel skip vil benytte naturgass som drivstoff, som dermed blir lagret i store kvantum på området. Risiko for storbrann, gassutslipp, eksplosjoner og kjemikalieutslipp er til stede. Fremherskende vindretning er syd-vest, hvilket betyr at disse utslippene når flyplassen i løpet av sekunder og minutter. En større brann i bunkersanlegget vil fort røyklegge og sote ned flyplassen med alle sine innflygings-instrumenter og navigasjonslys. Flyplassen kan dermed bli stengt i lang tid etter at brann og utslipp er bragt under kontroll.

Store gassutslipp av LNG/CNG med eventuelt påfølgende antenning kan sette flytrafikken i akutt fare. Det samme kan gjelde kjemikalieutslipp.

Eksplosjoner kan medføre missiler som treffer fly i ferd med å lande. Splinter kan også lande på rullebanen og forårsake katastrofale skader på fly som letter og lander.

Store skip og containere kan påvirke magnetiske instrumenter i fly og på flyplassen. Siden mengden magnetisk stål i skip og gods varierer, vil effekten på instrumentene være ekstra ugunstig.

Radiokommunikasjon i havnen vil gi farlige forstyrrelser på instrumenter og utstyr som benyttes av flytrafikken, særlig ved landing. Dette forholdet alene er uakseptabelt for Flesland Flyplass og må føre til at planene om ny havn i Raunefjorden skrinlegges.

Havnen vil medføre endrede turbulensforhold ved foten av rullebanen. Dette er kritisk for fly som skal lande mot nord. Siden mengden skip og gods i havnen varierer, vil turbulensforholdene være uforutsigbare i forhold til ulike vindretninger og styrker. Dette forholdet alene er uakseptabelt for flysikkerheten og er godt nok argument til å ikke fortsette utredning av havn i området. Forholdene er omtalt i SINTEF-rapport F24318 og konsekvensutredning fra Avinor datert 10. april 2013. Disse rapportene må inkluderes i videre saksgang.

De sikkerhetsmessige forholdene rundt jernbane til Flesland og ny havn er ikke utredet og må derfor inkluderes i neste fase. Dersom man finner uakseptable forhold, må resten av utredningsarbeidet kanselleres.

## **Kriminalitetforebygging**

Sport- og fritidsaktiviteter er et vesentlig element innen kriminalitetforebygging. Spesielt Bergen Rideklubb, Bergen Seilforening og Hjellevad Seilforening vil ved en havne-lokalisering til hhv "Område F – Lønninghavn" og "Område G – Egdholmene" få sine muligheter for fortsatt drift enten helt ødelagt eller betydelig redusert. Disse foreningene har betydelige barn- og ungdomsavdelinger.

## **Mulige konflikter med Forsvaret**

Raunefjorden er et mye brukt øvingsområde for Sjøforsvarets fartøyer. Det er samtidig trafikkområde til fra Håkonsvern for egne og andre nasjoner fartøyer. Besøk av atomdrevne ubåter ses regelmessig. Her foreligger åpenbare sårbarhets- og risikoforhold. Nærheten mellom Flesland flyplass og Sjøforsvarets installasjoner og aktiviteter gjør en slik analyse nødvendig.

**Tidligere leder av Stortingets Forsvarskomiteé , Per Hysing-Dahl, skrev i brev til Raunefjordens Venner datert 4.april 1977:**

*...”På den annen side er jeg overbevist om at det av forsvarsmessige grunner vil være fullstendig feil å konsentrere en så stor sivil virksomhet som en storhavn vil medføre, i et område som har en slik militær betydning og ligger så nær store militære installasjoner som både Flesland Flyplass og Håkonsvern”...*

## Mulige konflikter med Avinor

### Flysikkerhet

Sikkerhetstenkingen innenfor luftfarten er utviklet over lang tid, en 0-visjonstenking satt i system. Et hvert tiltak som øker risikoen for ulykker aksepteres ikke. Det er de samlede negative konsekvenser for flysikkerheten som er viktig, ikke bare turbulens.

I konsekvensutredningen fra Avinor er der pekt på en rekke forhold som reduserer flysikkerheten, også turbulens. Disse forhold som denne KU'en påpeker, er for lite vektet eller ikke forstått. Konklusjonene fra denne KU'en burde ført til at alt. E og F, ut fra en flysikkerhetsvurdering, ikke ble videre utredet.

Planprogrammet bør i større grad legge vekt på de samlede negative konsekvenser for flysikkerheten som er viktig, ikke bare turbulens.

Konklusjonen i Avinors konsekvensutredningen sier bl.a.:

*”Alternativ F-G er dårligst for helikopter. Løsningen gir begrensninger i innflygingssektorer og vil føre til endret støybilde.*

*- Alternativ E er det beste alternativ for helikopter. Disse er i mindre grad påvirket av turbulens.*

*- Alternativ E er det dårligste alternativ for fly. Det gir endret sideareal på tvers av «touch down sone» og gir store bekymringer mht turbulens i en kritisk fase av landing med fly.”*

***”- Havn utfordrer flysikkerheten. For å kompensere for redusert sikkerhet som følge av havn vil logistikk/kapasitet utfordres.” (Dvs. stengt lufthavn pga. vindretningen, dårlig sikt eller lysforurensing el.) Dette er samme argumenter Avinor brukte da man sa nei til tidligere forslag.***

Det må tydelig fremgå hvilke alternativer som skal utredes med hensyn til turbulens og vindskjer. ”Det må utredes om ”En smart endring av sone B” (alt.E) kommer i konflikt med kloakkrenseanlegget (overdekning)- dette tar Sintef ikke høyde for i sin rapport!

*”Ut fra vurderinger av vind- og turbulensforhold er vi ganske sikker på at de nødvendige terrengendringer på sørsiden av rullebanen for alternativ F/G kommer for nært. Endringer på vestsiden av rullebanen for alternativ E (A/B) trenger ytterligere analyse for å vurdere om en smart endring av sone B kan brukes til å opprettholde, eller til og med forbedre forholdene på rullebanen mht terrengskapt turbulens, selv i nærvær av en havn i sone A. Effekten på horisontale vindskjær er et annet viktig forhold å undersøke i dette tilfellet.” (Sitat fra konklusjonen til Sintef.)*

## **Innspill til planprogrammet som omhandler behov for dokumentering av forurensing, massedeponi, naturmangfold, landskap, helse, friluftsliv og oppvekstvilkår samt kulturvern.**

Presset på kystnære områder i Norge øker mer enn i resten av Europa. I perioden 2006-2009 var det bare Kypros som hadde prosentvis større økning av fast dekke på kystarealene enn Norge, i følge en rapport fra European Environmental Agency (EEA). Arealbeslaget i kystområder økte med drøyt 12 prosent i Norge i perioden, mens gjennomsnittet hos europeiske land med kystlinje lå på kun 5 prosent. Dette fører til at oppstår konflikter mellom nedbygging, og bruk og bevaring av naturen som produksjonsgrunnlag. Rapporten fra EEA anbefaler blant annet en mer økosystembasert forvaltning, for å sikre framtidig verdiskaping i EU bygd på naturen ( EEA Report No 12/2013).

Det er få inngrepsfrie naturområder igjen i Bergen, og i høringsutkastet til kommunedelplan for Blågrønn infrastruktur i Bergen 2012-2020, listes øyene i Raunefjorden, utenfor Espeland inn under denne kategorien. Deler av landskapet som omfatter Fleslandsalterativet er og listet under kategori A (høy egenverdi) i Grønt Atlas (1993). Kystsonen fra Flesland til Hjellevad er en kombinasjon av små nausterekker med lange strekk med strandsoner, lav klippekyst, bukter og vikene mellom. I motsetning til topografien lengre nord i kommunen, fremstår kysten her som tilgjengelig og lett å ferdes i. Lange strekk av kystsonen består av en funksjonell strandsoner som står i direkte samspill med fjorden økologisk, topografisk og bruksmessig. Pollene, tidevannsflatene, vikene, strendene kulturlandskapet og jordbrukslandskapet er viktig som leveområde for planter og dyr (marine og terrestriske), som attraktive områder for friluftsliv og lek og for opplevelse av kystlandskapet.

Området representerer den siste frie, ubebygde tilgjengelige skjærgården i kommunen og har derfor et meget høyt konfliktnivå knyttet til miljø, natur og friluftslivsinteresser. Med øket boligbygging i Sandsli-Birkeland-Blomsterdalen, samt ferdigstilling av bybanen til Flesland i løpet av 2016, vil området bli enda mer tilgjengelig for kommunens innbyggere, noe som innebærer at strandsonens bruksverdi for friluftsliv må forventes å øke i kommende år. Konfliktnivået og størrelsen på den foreslåtte utbyggingen vil føre til at det må stilles meget spesifikke og strenge krav til utredning om fylkeskommunen går videre med planene om godshavn i dette området. Det planprogrammet som nå foreligger fremstår som meget tynt, gitt de store natur- og friluftsverdiene som nå står på spill og vi har følgende innspill til hva en videre utredning skal inneholde.

### ***Forurensing jord og sjøbunn***

Raunefjorden har gjennom de siste 20 årene blitt en sunn og ren fjord (tareskog i gjenvekst bla.a.) gjennom utbygging av avansert kloakkrensing og mindre avrenning fra landbruk og industri. Fjorden har god bunnfauna og gyteområder for kysttorsk.

Det må utføres en vurdering av Raunefjorden og de berørte områdene basert på nye observasjoner og innsamlede data. Denne må inneholde 2014 status på oseanografiske, sedimentologiske, biologiske, og økologiske forhold, herunder test av forurensing i grunnvann, elver, myrområder, avrenningsområder, strandsonen, og bunnsedimenter i fjorden. Det må videre utredes modeller for bunnstrømmene i Raunefjorden, og foretas simuleringer av spredningsområdet for partikler (silt, leire, kjemiske forbindelser) fra utfyllinger i de tiltenkte godshavnsområder. Disse må vise hvor mye sedimentasjonsratene antas å øke i hele fjordområdet og effektene dette vil ha på bunnfauna og økosystem. Det må og foretas simulering av spredning av mulig oljeforurensing og anslå langtidseffekten som øket skipstrafikk, landligge, utslipp av ballastvann og forurensing fra godshavnen vil ha på fjordmiljøet. I den forbindelse må det utarbeides en oversikt over aktuelle tiltak som kan avbøte mulige negative virkninger fra forurensing for naturmiljøet i fjorden i henhold til naturmangfoldloven. I det videre planarbeidet forutsettes det at Fiskeridirektoratet,

Havforskningsinstituttet og marinbiologiske eksperter ved UiB vurderer de negative effektene forurensing fra godshavn kan ha på gyteområder og annet marint biologisk mangfold i Raunefjorden.

### *Massebalanse—massedeponi*

I en konsekvensutredning for massedeponi av overskuddsmasse eller ifb. med utbygging av kaifronter må det stilles høye og strenge utredningskrav til miljøkonsekvensene ved disse tiltakene i det videre arbeidet. Fjordene er vår verdensarv og i pågående konflikter med fjorddeponi (bla.a. i Naustdal) pekes det på alvorlige konsekvenser for fiske egg og larver i fjordene og eventuell nedslamming av områder for bløtdyr og rekearter ved blakking av sjøvann. Sterk strøm i Raunefjorden kan føre partikler fra utfyllingene langt av sted i nordlig og sørlig retning og effekten av partikkelforurensing, spredning og sedimentasjonsrater må utredes. Massedeponi problematikken er allerede utredet for et lite området i Raunefjorden i 2013 i forbindelse med FM Gruppen Fyllingen Maskins søknad om løyve til å dumpe inntil 500 000m<sup>3</sup> overskuddstein utenfor Flesland kai. Et tiltak som ble stoppet p.g.a. konflikt med biologisk mangfold og miljø i Raunefjorden.

### *Naturmangfold*

I Raunefjorden er det registrert to lokaliteter med med stortare (*Laminaria hyperborea*) som inngår som en viktig naturtype; ”større tareskogforekomster” som er leve, oppvekstområde og tilholdssted for mange forskjellige mikro- og makroorganismer i havet. Tareskogen er bla.a. et viktig næringsområde for kysttorsk som har vært i tilbakegang siden 1994. Gyteområdet for kysttorsk i Raunefjorden er således av nasjonal verdi. Skjærgården og skogsområdene på Sletten, Lønningen og Mynteviken huser flere rødlistearte fugler (Naturbase, Miljødirektoratet); fiskemåke (CR), svartand (NT), strandsnipe (NT), stær (NT) og bløtdyr på fjordbunnen (*Mya arenaria* (VU) og *Chrysallida pellucida* (EN)). Holmene utenfor Espeland og Mynteviken, samt strandsonen er viktige hekkeområder og habitat for bla.a. hegre, ærfugl, toppand, gråmåke, svartbak, sildemåke, tjeld, og rødstilk. Dersom kunnskapen om konsekvenser for slikt verdifullt naturmangfold er mangelfull, skal naturmangfoldloven § 9 føre-var-prinsippet tillegges stor vekt i avgjørelsen av hvorvidt det kan tillates å etablere godshavn på de foreslåtte lokalitetene. Ingen avbøtende tiltak kan erstatte tapt naturmangfold, når habitat er ødelagt for all framtid.

Det videre planarbeidet må inneholde:

- En artsliste som oppsummerer registrerte fuglearter med status for artene i området. Det må foretas en grundig taksering eller en totaltelling av fuglelivet. Fokuset må være på å fange opp artsmangfoldet, spesielt med tanke på sjeldne og sårbare arter, og å anslå et antall for hver art og hvorvidt registrerte arter hekker i området eller bare oppholder seg her under trekk, rasting, næringsøk eller myting. Herunder må potensialet for å oppdage flere rødlistearter vurderes. Bla.a. har hobby ornitologer og lokale registrert havørn og fiskeørn i området.
- Det må foretas en detaljert kartlegging og dokumentasjon av det marine økosystemet, marine ressurser og artsmangfold i Raunefjorden. Særskilt beskrivelse av tareskogen og hvilke effekter partikkelforurensing vil ha på gyteområder for kysttorsk og reker må utredes spesielt.
- Det må foretas en kartlegging og dokumentasjon av de terrestriske naturtypene, vegetasjon og artsmangfold (dyr, insekter, planter) som inngår i planområdet. Sårbare vegetasjonstyper må registreres og beskrives.
- Det må foretas en helhetlig vurdering om områder som i dag har viktige økologiske funksjoner for truede arter som lever i og nær planområdet blir skadet.

Utredningene vil måtte basere seg på eksisterende kunnskap, men må og suppleres med nye registreringer der datagrunnlaget er utilstrekkelig. I det videre planarbeidet forutsettes det at Fiskeridirektoratet, Havforskningsinstituttet og marinbiologiske eksperter ved UiB vurderer de negative effektene forurensing fra godshavn kan ha på gyteområder og annet marint biologisk mangfold i Raunefjorden. Videre at verdifulle naturtyper og rødlistearter som vil bli berørt av tiltaket blir registrert jf. Miljødirektoratets håndbok nr. 13 og Norsk Rødliste (2010). Norsk ornitologisk forening, Bioforsk og andre uavhengige eksperter på terrestrisk naturmangfold (flora og fauna) må konsulteres.

### ***Landskap og landskapsvurdering***

Norge har forpliktet seg til å følge opp den europeiske landskapskonvensjonen. I denne fastsettes det at sammenhengende soner i skog, mark og langs kysten (blågrønne) er viktig for å sikre det biologiske mangfoldet. Sammenhengen gir arter mulighet til å forflytte seg mellom ulike leveområder og styrker artenes muligheter for overlevelse. I planområdet er det de samme områdene som er viktig for menneskelig opplevelse av landskapet som for det biologiske mangfoldet. Landskapet i Ytrebygda bydel er i endring i et raskt tempo, de skjer stykkevis og uten at konsekvensene for landskapsendringene er skikkelig utredet. De dramatiske landskapsendringene som planprogrammet visualiser vil sterkt forringe folks livskvalitet og områdene vil bli: mindre tilgjengelig og lite inkluderende, lite bærekraftig, miste variasjon og fremstå som lite innbydende, mindre trygg, med mindre mulighet for å utforske og lære. Med andre ord vil området miste alle kvaliteter vi forbinder med ”et godt sted”.

Det videre planarbeidet må inneholde:

- En utredning som gjennomgår de ulike landskapskvalitetene i planområdet og hvordan en mulig Godshavnlokalisering med veier, industri, lagerplasser med mer forringer steds-kvalitetene og påvirker både visuelt og fysisk.
- Tilpasning til omgivelsene og terreng er viktig og må utformes visuelt i planarbeidet, noe som vil kreve en meget god utredning av landskapets verdier i dag og fremtidig sårbarhet.

Særlige hensyn må tas til verdier som ligger innenfor hvert av de tre foreslåtte Godshavn alternativene i området:

#### Område E: Sletten—sammenhengende gårdsdrift og strandsone

Område med to gårdsbruk (Gnr.109-3 og Gnr.108-2) i drift med sauehold. Begge bruk har vært driftet siden 1600-tallet og består av et sammenhengende landbruksområde i tråd med de muligheter og begrensinger som Vestlandsnaturen tillater. I løpet av de 20 siste årene er antall aktive gårdsbruk redusert fra 345 til 118 og jordbruksareal i drift er redusert fra 26 000 daa til 14 603 daa. Mange rødlistearter er avhengig av et kulturlandskapet som blir drevet og vedlikeholdt gjennom jordbruk og skogsbruk.

#### Område F: Lønningshavn—sammenhengende friluft og grøntområde

Område med Rideklubb og ridesenter (Gnr. 108-1, Gnr.108-3), Leirskole, offentlig badeplass og friluftsområde, skog og landskapsområde med veier, kyststier, klopper og broer. Vegetasjonen i skogene er viktig habitat for hjort, rev, ugler, spetter og truede marine fugler (hegre)

#### Område G: Holmene i Raunefjorden utenfor Espeland—Inngrepsfrie naturområde (INON)

Dette er naturområder som ligger 1 km eller mer fra tyngre tekniske inngrep og som har en stor egenverdi, opplevelsesverdi og økosystemnytte. Holmene er viktige hekkeplasser, og omkringliggende grunner, banker og sund er viktige marine habitat.



## *Støy—Folkehelse, en oppsummering*

Vi kan ikke se at planleggingen av godshavn i Ytrebygda er i overensstemmelse med Lov om Folkehelsearbeid, verken for Bergen kommune eller Hordaland fylkeskommune.

Helsekonsekvenser er ikke utredet og en samfunnsnyttig analyse som kan forsvare de planlagte inngrep med så store samfunnsmessige konsekvenser for natur, kultur og friluftsinnteresser foreligger ikke. De mulige helsekonsekvenser i nærmiljøet (somatiske og psykiske, med bl.a. søvnproblemer, høyt blodtrykk, angst, depresjoner, psykosomatiske plager) forårsaket av belastninger i form av øket støy, lysforurensning, luftforurensning og utesperring fra et viktig nærområde synes ikke diskutert eller tatt hensyn til. Den primærforebyggende effekt som ligger i de *”helsefremjande faktorer som høve til rekreasjon og kontakt med naturen er”* og som forutsettes av lovverket at all planlegging skal ivareta, er fratatt befolkningen i Ytrebygda.

Etter vår mening står Regional plan for framtidig lokalisering av Godshavn i Bergens området med forslaget om lokalisering ved eller i Raunefjorden i skarp kontrast til de planer som har rettleidet arbeidet med Regional plan for folkehelse, og står i kontrast til Folkehelselovens bokstav og ånd. I henhold til Folkehelseloven skal all samfunnsplanlegging ivareta folkehelseprinsippet. (jfr *føre-var prinsippet*) og i henhold til §11 skal det foretas en helsekonsekvensutredning.

Vi mener at de sterke samfunnsmessige interesser som står på spill i denne saken langt overstiger de eventuelle økonomiske interessene som måtte være tilstede. Vi mener at utbyggingen strider mot alle føringer gitt fra sentrale myndigheter, diverse utredninger og uttalelser fra bl.a. flere helseministre. Vi mener utbygging og ødeleggelse av natur-, kultur- og friluftsområdene i Raunefjorden vil stå i skarp strid med både lovverk og disse prinsipper.

Området planlagt for ny godshavn for Bergen og Omegn havneområde ligger i et av de mest naturskjønne omgivelser man har i Bergen kommune. Omkranset av 3 kommuner, ligger østre del med en hittil vernet skjærgard, som natur, kultur og friluftsområde. Området brukes flittig av tusener av innbyggere i Fana, hvorav svært mange har dette som sitt nærområde. Det er ikke slik at området er støybefengt ubrukbart og lite bebodd, slik en kan få inntrykk av når noen av forkjemperne for Godshavnutbygging uttaler seg. Denne delen av Bergen er populær og hurtigvoksende med stadig nye boligprosjekter og økende innflytting av både mennesker og arbeidsplasser. Området er brukt av en mengde lag og foreninger av ulike aktiviteter ved siden av den bruksverdi det har for enkeltpersoner.

Lønninghamn med tilliggende Mariholmen ved Espelandsbukten er eneste offentlige badeplass mellom Fanafjorden og Nordåsvannet. Hele kystlinjen fra Bergen til Fanafjorden er sterkt bebygget og privatisert, noe som hindrer allmenheten i å nå sjøen. Kun dette omtalte område med øyene utenfor gir folk fri adgang sjø. Den offentlige strandsonen med sjø og øynene som er utlagt som friområder, benyttes flittig til båtliv, fiske, bading og camping og har ikke sin like innenfor Bergen kommune. Det ligger i nærområdet til den voksende befolkning i Bergen sør og det virker fullstendig meningsløst å planlegge tusener av boliger i sør samtidig som man sperrer befolkningen ute fra det mest verdifulle naturområdet i nærmiljøet. Med økende befolkning og fare for dårligere privat og offentlig økonomi fremover samt øket belastning på alle grønt- og friområder, kan dette unike felles natur og friområdet i fremtiden få større betydning enn noensinne. *Hvis det ødelegges, kan det aldri gjøres godt igjen, vi får det aldri tilbake!*

Fra sentralt hold satses det sterkt på friluftsliv, mosjon, fysisk aktivitet som helseforebyggende tiltak, noe som går igjen i planer og rundskriv gjennom de siste årene. Dette gjenspeiler seg også i den norske legeforsknings statusrapport fra 2012 om forbyggende og helsefremmende arbeid. Arbeidet med folkehelse har politisk enighet, det samme gjelder sammenhengen mellom natur,-friluftsområder og folkehelse. Miljøverndepartementet annonserte i pressemelding 26.08.13 en handlingsplan for friluftsområder hvor områder ved byer og tettsteder skal prioriteres i årene fremover. Her heter det at: ”Område med lite tilgjengelig strandsoner og stort press på areala skal prioriterast”. Dette gjelder i høyeste grad den tilgjengelige strandsonen og øyene i Raunefjorden hvor alternativ plassering til ny godshavn er tenkt.

Alt dette er hjemlet i Folkehelseloven skissert under:

Den nye Lov om Folkehelsearbeid har som formål å *bidra til samfunnsutvikling som fremmer folkehelse, herunder utjevner sosial helseforskjeller*. Lovens § 3 definerer folkehelsearbeidet som bl.a. : *samfunnets innsats for å påvirke faktorer som direkte eller indirekte fremmer befolkningens helse og trivsel,.....* I definisjonen ligger ikke bare somatisk men også psykisk helse implisitt i begrepet, og trivsel er nevnt spesielt.

Kap 2 - §4 gir kommunen et klart ansvar for folkehelsearbeidet. Der står det bl.a. :*Kommunen skal medvirke til at helsemessige hensyn blir ivare tatt av andre myndigheter og virksomheter*.

Det fremgår klart i kap. 3 om miljørettet helsevern at kommunen har i ”*oppgave å føre tilsyn med faktorer i miljøet som til enhver tid direkte eller indirekte kan ha innvirkning på helsen*”. Videre setter lovens § 11 et klart krav om *helsekonsekvensutredning*.

Kommunens ansvar ligger både i Plan og bygningsloven så vel som Folkehelseloven.

Kapittel 4 i samme lov fremhever Fylkeskommunens eget ansvar for folkehelsearbeidet som i det store og hele samsvarer med det kommunale ansvaret. I §20 står det bl.a.: *Fylkeskommunen skal fremme folkehelse.....*, og videre: *dette skal skje gjennom regional utvikling, planlegging, forvaltning og tjenesteyting og tiltak som kan møte fylkets helseutfordringer, jfr §21 annet ledd. ....folkehelseutfordringer etter annet ledd skal inngå som grunnlag for arbeidet, med fylkeskommunens planstrategi*.

Hordaland fylkeskommune har i disse dager høringsutkast til Regional plan for folkehelse. Utkastet er i samsvar med Folkehelseloven og nevner opp forskjellige planer som gir retning i planarbeidet. : *Regional planstrategi for Hordaland 2012 – 2016. Fylkesplan for Hordaland 2005 - 2008. Fylkesplan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv 2008 – 2012. Regional transportplan Hordaland 2013 – 2024. Klimaplan for Hordaland 2010 – 2020*.

### **Friluftsliv**

Sletten, Lønningen, Espeland og Mynteviken er en blågrønn buffersone og naturkorridor som står i sterk kontrast til flyplassområdet og industriutviklingen som i dag skjer nær denne, på Espehaugen og i Blomsterdalen. Områdene er lett å nå med buss, til fots eller på sykkel (og fremtidig bybane). Det er i dag er område med spredt boligbygging, med kulturmark, skogsområder, friluftsområder med badeplasser (Lønningstrand og Mariholmen) og en langstrakt strandsoner som er lite privatisert. Fra Sletten i nord til Mynteviken i sør er det etablerte turveier og stier som knytter de ulike grønnstrukturene sammen og gjør strandsonen tilgjengelig. Det er offentlig badeplass i Lønningstrand, og stier og bro som fører ut på Mariholmen gjør også denne øyen til en mye benyttet og populær badeplass i Bergen sør. Den langstrakte strandsonen sør for marinbiologisk stasjon er og mye benyttet til bading,

fisking og rekreasjon og den gamle steinsatte kystveien som går her (og fortsetter bak nausterekken i Mynteviken) er ofte benyttet av bevegelseshemmede p.g.a. lett adkomst og få stengsler. Skogen, kulturmarken og strandsonen i dette området er ”100 meter skogen”, friluftsklasserom og opplevelses- og mestringsarena for skolebarn og barnehagebarn i Ytrebygda og bygdas helselag legger sine ukentlige pensjonistturer i området. Kulturlandskapet er en viktig innfallspport til skog og strandsonen og er i tillegg en viktig arena for friluftsliv i seg selv. Kajakk- og kanopadling i kystområdet er naturvennlige og helsefremmende friluftslivsaktiviteter, og det registreres en økende bruk av området til dette formålet. Dette fremdriver behov for tilrettelagte offentlige utsettingsbrygger for kajaker og kanoer, noe som kan være aktuelt i tilknytning til Lønningstrand badeplass og de omkringliggende friområdene i strandsonen. Skjærgården i Raunefjorden er lun og friluftsområdene på bla.a. Egdeholmene (Eggholmene på folkemunne) benyttes til holmetur, bading og fiske; ofte av båtsportfolk som kommer fra Bergen nord og de omkringliggende kommunene. Området er og en viktig lokal og nasjonal seilsporetarena for barn og voksne.

Utvikling og tilrettelegging av tilbud for friluftsliv og fysisk aktivitet må sees på som forebyggende helsearbeid, og som et ledd i dette må arealer og anlegg bevares og sikres for alle deler av befolkningen. Strandsonen er under sterkt press og mye av strandsonen i Bergen kommune er berørt av ulike tekniske inngrep som hindrer allmenn ferdsel og opphold. Det er derfor en stor utfordring å sikre ubebygde og inngrepsfrie områder, herunder kantsonen langs sjøen, mot nedbygging.

§ 1.1 i Plan og Bygningsloven sier: planlegging etter loven skal gi grunnlag for vedtak om bruk og vern av ressurser. Den sier også at hensynet til barn og unges oppvekstvilkår skal ivaretas i planleggingen. § 14-3 i Plan og Bygningsloven sier: I forbindelse med vedtaket skal det vurderes og i nødvendig grad stilles vilkår med sikte på å overvåke og avbøte mulige negative virkninger av vesentlig betydning.

Det videre planarbeidet må inneholde:

- En utredning av hvordan plantiltaket vil påvirke friluftslivet i planområdet, de tilgrensende områdene og i Bergen kommune generelt. Her må det synliggjøres hvordan de foreslått inngrepene vil påvirke fri ferdsel mellom de ulike blågrønne strukturene i området.
- KU må beskrive hva de avbøtende tiltak vil være og videre hvor disse skal lokaliseres.
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen må følges. Fastsatt ved kgl.res. av 25. mars 2011, jfr. plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 § 6-2 sier at målet er å ivareta allmenne interesser og unngå uheldig bygging langs sjøen, jfr. forbudet mot tiltak i 100-metersbeltet langs sjøen i § 1-8 i plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71 (plan- og bygningsloven). Det skal gjennomføres en sterkere geografisk differensiering, der vernet gjøres strengest i sentrale områder der presset på arealene er stort.
- Det må videre utredes og synliggjøres hvor mye de aktuelle områdene benyttes til tur, friluftsliv og rekreasjon i dag. Dette kan gjøres med telleposter og feltundersøkelser. Videre må det det synliggjøres potensiell *fremtidig* bruk av området og hvordan bortfallet av friluftsområdene og grøntarealene vil påvirke folks mulighet til helsefremmende aktiviteter, lek og opplevelser i skog, mark og langs sjø.
- Det må utredes detaljerte kart for de eksisterende friluftsområdene, herunder også holmene utenfor Espeland og Mynteviken. Både merkede og umerkede stier og ferdselsårer må kartlegges, likeså må områder med tilrettelagte offentlige fasiliteter (ramper, toalett, brygger, stupebrett med mer) visualiseres

I det videre planarbeidet må de lag, foreninger og organisasjoner som benytter området i dag involveres. Deriblant Gneist idrettslag, Ytrebygda Helselag, Bergen Turlag, Bergen og Omland Friluftsråd, Seilforeninger, Padleforeninger, Velforeninger, Skoler, Barnehager m.m. Dette må til for å

sørge for at konsultasjons- og medvirkningskravet jf. plan og bygningsloven ivaretas, og for å sikre et best mulig kunnskapsgrunnlag for det videre planarbeidet.

### **Oppvekstvilkår for barn og unge**

Planprogrammet slår fast at en ”Ei framtidig godshamn vil inneholda hamne- og industriføremål som ikkje legg oppvekstvilkår til grunn”. Stort klarere kan det ikke sies. Godshavn med transportbehov, veianlegg, rasering av kulturmark, skogsområder og strandsoner vil være irreversible inngrep som vil påvirke barn og unges oppvekst i Ytrebygda bydel. Det er store fri- og rekreasjonsområder i dagens LNF-områder som blir benyttet av skoler, idrettslag, speidergrupper, familier og mennesker i alle aldre. Som eksempel benytter barneskolene i Ytrebygda og Lilandspeiderne Mariholmen og Lønninghamn som læringsområde for både maritim- og friluftslære. Liland Skole har også tradisjon for å holde sine skoleavslutninger både jul og vår her. For Liland, Skeie og barneskolene på Sandsli er dette utfartsområde for naturvitenskap og kjennskap, for rekreasjon og lek. For barnehagene og barnefamiliene i området (og tilreisende) er det trollskog, undring i strandsonen og mestringsarena. Gneist idrettslag er p.t. Norges tredje største med 3400 medlemmer og planområdet er flittig benyttet til oppvarming og jogging, orientering og idrettslek av lagets medlemmer. Lønningstrand Leir og Fritidspark har lange tradisjoner for kanopadling, sjøtrening m.m. og er mye benyttet av Bergen Kommune's skoler til sommerleirer, leirskole og fritidsaktiviteter. Lønningstrand Leir og Fritidspark har også stor og betydningsfull virksomhet for integrering av asylmottakere som innebærer maritim sport, egen basketballbane og fotballbane for aktivitet, skogsløyper med mer.

Lønninghamn er også kjent for å være det mest populære bade- og friluftsområdet i Ytrebygda vår og sommerstid. Lønninghamn disponeres av Bergen og Omland Friluftsråd med tilrettelagte fasiliteter i tillegg til kyst- og skogstier som er opparbeidet gjennom generasjoner. Egdholmene er et unikt padle, bade og friluftsområde for alle Bergens innbyggere som er brukere av sjø. Folk fra alle kanter kommer for å hygge seg i de fantastiske maritime forholdene med fiske, grilling og bading og overnatting i telt og båt. Det er ingen alternative skjærgårdspærlar i Bergen Kommune som har noen av disse unike mulighetene

I det videre planarbeidet må det:

- Utrede konfliktområdet som er mellom planprogrammet og Stortingsmelding nummer 39 ”Friluftsliv-en veg til høyere livskvalitet” som slår fast at alle skal kunne drive med friluftsliv som helsefremmende, trivselskapende og miljøvennlige aktiviteter i *nærmiljøet*, der sikring av aktivitetstilbud til barn og unge bør være sentrale moment i utredningen.
- Videre utrede konflikten som er mellom planprogrammet og Stortingsmelding nummer 14 ”Idrettslivet i endring” der det slås fast at idrettspolitikken skal legge til rette for at folk har et bredt spekter av lokalt forankrede aktivitetstilbud både i form av egenorganiserte aktiviteter og i regi av medlemsbasert idrett. Barn og unge er her prioriterte målgrupper.
- Videre må utredningen synliggjøre hvordan planprogrammet kommer i konflikt med barn og unges mulighet for fysisk aktivitet som virkemiddel til å bedre folkehelsen (Ref. Nasjonal Handlingsplan for fysisk aktivitet). Konfliktområdet omfatter flere samfunnsområder og arenaer som barnehage, skole, transport, nærmiljø og fritid.
- Utredningen må gjennomføre en Barnetråkkregistrering for området, der barn og unge blir spurt direkte om hvor de oppholder seg, når de er der, hva de gjør, hvor de trives og hvor de ikke trives. Informasjonen vil gi grunnlag for å ta hensyn til områder som er viktig for barns lek og opphold. Barn og unge må kunne påvirke sitt eget oppvekstmiljø.

### *Kulturminne og kulturmiljø*

Alle data er hentet fra Riksantikvarens sin database Askeladden.

Kulturminnevernet i Hordaland fylkeskommune selv er høringspart i saken og vil gå detaljert inn i spørsmål om verdisetting og tolking av verneverdi. Dette ansvaret ligger til fylkeskultursjef og fylkeskonservator

- Det er 29 registrerte fornminne i tett beliggenhet i planområdet.
- 19 registrert gravminne lokaliteter og en eldre gravfeltsregistrering med 2 gravrøyser, med andre ord 21 gravrøyser i området Sletten – Hjellestad.
- Det vises her til Hordaland Fylkeskommunes Rapport nr. 19, 2012 Kulturhistorisk registrering Sletten Gård gnr 108. Denne dokumenterer 5 automatisk fredete kulturminner som vil bli ødelagt for all tid ved en eventuell havneutbygging i området.
- Gravminner er ihht. Norsk lov automatisk fredet – de har da en definert nasjonal verdi.

**Blomsterdalen 22.12.2013**

**Styret for Raunefjordens Venner**

**Jens-Kristian Hansen (sign)**

**Arvid Ask (sign)**

**Fredrik Leira (sign)**

**Kikki Kleiven (sign)**

**Arne T. Faannessen (sign)**