



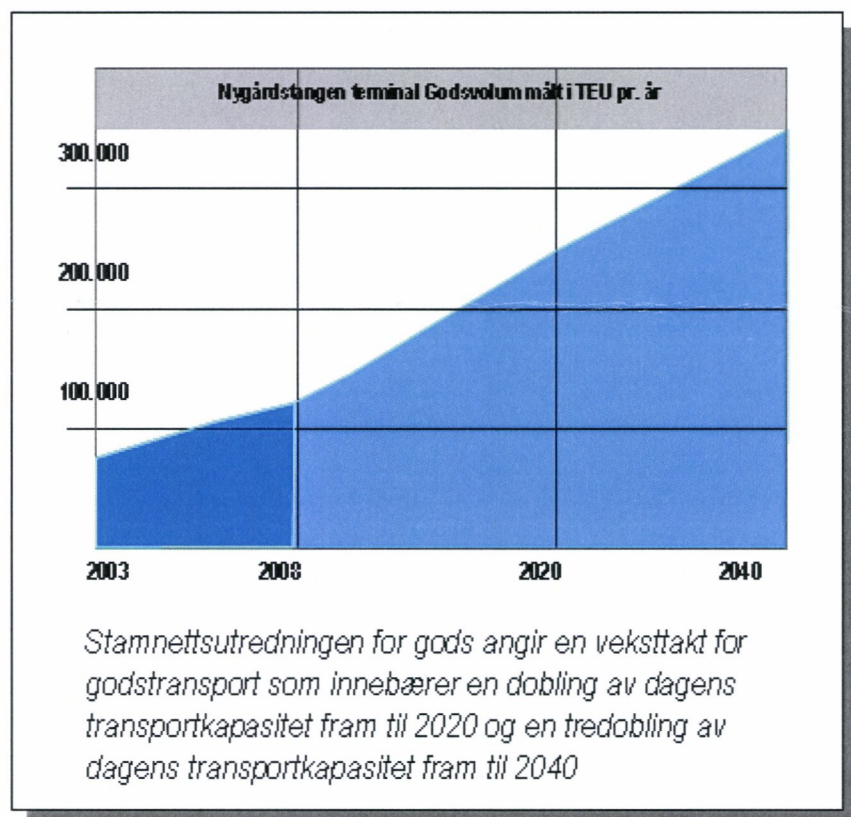
Mulighetsstudie for lokalisering av ny godsterminal for jernbanen

NIHO

ESARK-5120-200812847-46

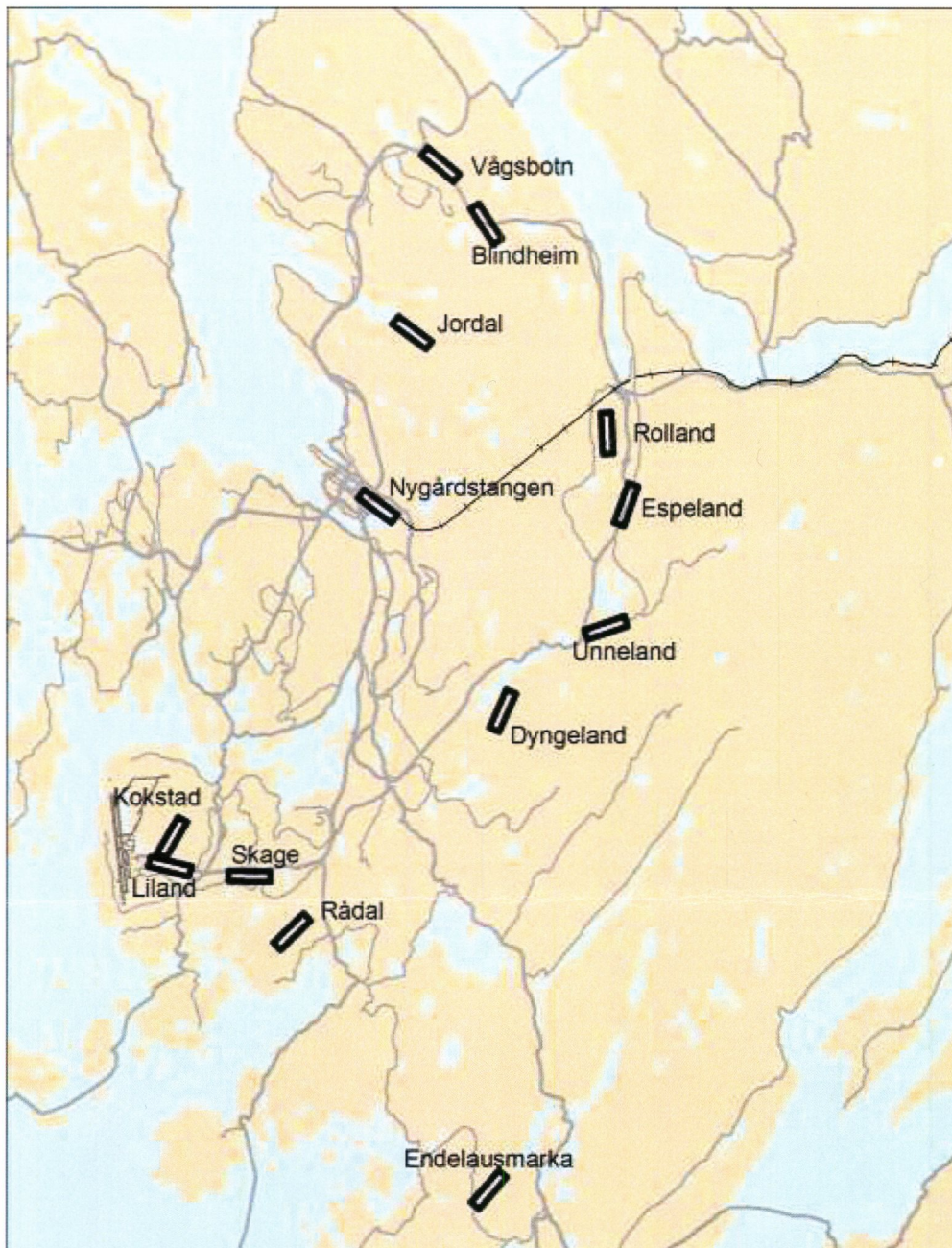
Hva saken gjelder:

Jernbaneverket har utarbeidet en mulighetsanalyse for lokalisering av ny godsterminal i Bergen. Analysen er en oppfølging av konseptvalgsutredning (KVU) for transportsystemet i Bergensområdet fra 2011, og vurderer mer detaljert de 12 alternativene som ble anbefalt videreført i konseptvalgsutredningen. Alternativene er ikke rangert i forhold til hverandre og det vil kreves mer omfattende utredninger gjennom en egen konseptvalgsutredning før det kan konkluderes med valg av alternativ.



Jernbaneverkets godsstrategi legger til grunn at det i år 2040 skal legges til rette for en tredobling av godsmengdene på Nygårdstangen, og på lengre sikt vil det være nødvendig å vurdere alternativer for fremtidig lokalisering av godsterminalen. Jernbaneverket legger til grunn at kapasiteten på Nygårdstangen må utvides for å kunne håndtere den økende godsmengden i årene som kommer.

Jernbaneverket har kartlagt mulige lokaliteter som kan være egnet for ny godsterminal. Alle 12 alternativene ligger langs ringvegen eller i nærheten av Flesland. I analysen understrekes det at en ny godsterminal må ha tilkomst via køfrie hovedveger og ikke komme i konflikt med framtidig byutvikling. Alternativene er ikke rangert i forhold til hverandre eller utpekt som mer eller mindre sannsynlige. Etat for plan- og geodata deltok i en referansegruppe for mulighetsstudien, som formelt ble oversendt Bergen kommune 28. august 2013.



Kart som viser vurderte lokaliteter

I mulighetsstudien legges det til grunn at Nygårdstangen trolig vil bli opprettholdt som godsterminal de nærmeste 15-20 årene. Dersom Flesland blir valgt som alternativ for framtidig godshavn, er det i følge analysen sannsynlig at også framtidig jernbaneterminal legges til Flesland.

Det stilles i dag andre krav til en moderne godsterminal enn da terminalområdet i Arna ble regulert i 1990. Dagens godstog består av containere som lett kan flyttes mellom tog og bil, og togsettene er lengre samtidig som vognene har sin faste plass i toget. Dette krever 700 meter lange spor og store krav til tilkomst, effektivitet og logistikk. De ulike funksjonene på terminalen vil i sum kreve bortimot 300 dekar, av dette er det forutsatt at «samlasterne» trenger 100 dekar. Til sammenlikning er dagens terminal på Nygårdstangen cirka 90 dekar.

Muligheten for å legge jernbanens godsterminal til et framtidig havneområde på Flesland, er ikke undersøkt i mulighetsanalysen. I byrådssak om revidert planprogram for høringsuttalelse til ny godshavn, framgår det at alternativet med jernbaneterminal på havneområdet vil bli utredet.

Videre framgår det at Samferdselsdepartementet har satt i gang et arbeid for å kartlegge godsstrømmene på nasjonalt nivå, og at arbeidet med KVVU for ny godsterminal for jernbanen er utsatt inntil denne analysen er ferdig.

I hørings sak om Nasjonal transportplan (2014-2023) 18. juni 2012, uttalte bystyret at godsterminalene på Nygårdstangen og Mindemyren må frigjøres til annen arealbruk. Bystyret har i flere andre saker fattet tilsvarende vedtak, og temaet har vært fulgt opp overfor Jernbaneverket i flere planprosesser. Til tross for at bystyret allerede 10. september 1990 vedtok reguleringsplan for ny godsterminal i Arna, har det ikke lyktes å komme nærmere en løsning for flytting av de to terminalene på Nygårdstangen og Mindemyren.

Bystyret har i sin høringsuttale til Nasjonal transportplan (2014-2023) uttalt at det ikke kan investeres for kapasitetsøkning på dagens terminal på Nygårdstangen før det foreligger godkjent KVVU for ny terminal. Bystyret uttalte videre at det er et vilkår for oppgradering av terminalen på Nygårdstangen at Mindeterminalen blir frigitt for ny byutvikling.

Byrådets merknader:

Det pågår flere parallelle planprosesser med betydning for framtidig arealbruk i Ytrebygda bydel. Kommuneplanens arealdel, kommunedelplan for Birkeland, Liland, Ådland og Espeland og reguleringsplanene for Kokstad øst og vest vil fastlegge rammer og regulere nye nærings-, bolig- og senterområder i Ytrebygda bydel. Nye godsterminaler for havn og jernbane midt i dette området kan bli svært utfordrende for gjeldende byutviklingsstrategier i bydelen.

Etter byrådets oppfatning etablerer mulighetsstudien et godt grunnlag for videre arbeid med godsterminalen. Med økende godsmengder og begrenset kapasitet på dagens godsterminaler, er det svært viktig at arbeidet med å avklare ny lokalisering ikke stopper opp. Dagens godsterminal på Nygårdstangen medfører mye biltransport, støy og luftforurensing som strider mot målene for luftkvalitet og byutvikling i Sentrum. Byrådet har i brev 11. januar 2011 til Samferdselsdepartementet og Miljøverndepartementet redegjort nærmere for konsekvensene av å opprettholde godsterminalen i Sentrum, og utfordringene med dette er siden fulgt opp på et møte mellom Bergen kommune og departementene. Byråden vil derfor understreke at mulighetsstudien snarest må videreføres i en KVVU (konseptvalgutredning) for ny godsterminal i Bergen.

I det videre arbeidet med ny godsterminal for jernbanen, er det svært viktig å avklare betydningen av å kople sammen havn og jernbane. Svaret på dette spørsmålet har stor betydning for arealbehovet og omfanget av konsekvenser.

Vedtakskompetanse:

Byrådets behandling av mulighetsanalysen trenger ingen særskilt vedtakskompetanse.

Byråden for byutvikling, klima og miljø innstiller til byrådet å fatte følgende vedtak:

1. Jernbaneverkets "Mulighetsstudie for ny lokalisering av Bergen godsterminal", datert desember 2011, tas til orientering.
2. Arbeid med en KVVU for Bergen godsterminal må igangsettes snarest, med sikte på utflytting av dagens godsterminal så raskt som mulig.
3. Saken sendes bystyrets kontor til orientering.

Dato: 10. desember 2013

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.
for Filip Rygg
byråd for byutvikling, klima og miljø

byråd Hilde Onarheim

Vedlegg:

Fagnotat 25. november 2013

Brev 28. august 2013

Mulighetsanalyse desember 2011

Saksutredning: