

**Fra:** hoyring@hfk.no

**Sendt:** 17.10.2015 12:43:25

**Til:** Hordaland Fylkeskommune - Postmottak

**Kopi:**

**Emne:** høyring areal- og transportplan Bergensområdet - 2014/1180

**Vedlegg:**

Fra: Raunefjordens Venner  
Adresse: Postboks 48  
Postnr: 5868 Bergen  
Namn: Arvid Ask  
Epost: arvi-ask@online.no  
Uttale: Hordaland Fylkeskommune

**Sak:** Høringsuttalelse for Regional areal- og transportplan for Bergensområdet.

Det foreligger for øyeblikket to planer og/eller planprogrammer til offentlig uttalelse, en ene med tittelen "Regional areal- og transportplan for Bergensområdet" og den andre "Planprogram – Regional transportplan i Hordaland 2018 – 2029."

Begge planene er langsiktige, henholdsvis 2016-2027 og 2018-2029. Det kan for mange virke forvirrende om hvilke planer som kommer til å være styrende eller om planene skal samordnes.

Det må avklares hvordan disse planene skal samordnes.

Rammer og verknad (Areal- og transportplan 2016-2027)

"Planområdet omfattar kommunane Bergen, Radøy, Meland, Lindås, Askøy, Fjell, Øygarden, Sund, Osterøy, Vaksdal, Samnanger og Os.

Planen har ein planperiode på 12 år (2016-2027), men ser utviklinga i eit langsiktig perspektiv.

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet er ein regional plan etter plan- og bygningslova § 8-1. Den skal leggjast til grunn for verksemda til regionale organ og for kommunal og statleg planlegging i regionen (§ 8-2). Mål, retningslinjer og handlingsprogram i planen skal vera førande for fylkeskommunen og statlege regionale organ i fylket når det gjeld verksemdplaner, forvaltningsvedtak og budsjett."

3.3.5 Sjøtransport (Planprogrammet 2018-2029)

Målsetjinga om meir gods frå veg til bane og båt krev meir effektive hamneløysingar i fylket. Det pågåande arbeidet med KVVU for nytt logistikknutepunkt i Bergensområdet, som omhandlar både hamne- og godsterminalløysingar, vil legge føringar for den framtidige godshandlinga i store delar av fylket. Den nasjonale godsanalysen, som skal vera slutført i løpet av 2015, vil også vise kva potensiale det er for å flytte gods frå veg til sjø, og godshamnene sitt potensiale i Hordaland.

Fiskeri og sjømatindustrien er ein viktig aktør i næringslivet i Hordaland og spelar ei viktig rolle i distriktsutviklinga. Det er difor naudsynt at RTP følgjer opp rammevilkåra for næringa når det gjeld fiskerihammer.

RTP må også følgja opp ferdigstilling av KVVU for nytt logistikknutepunkt i Bergensområdet som grunnlag for ei eventuell vidareføring av regional plan for ny godshamn i Bergensområdet

3.3.7 Logistikknutepunkt i Bergensregionen.

Denne planen ble utarbeidet før NTB Godsanalyse kom i august 2015. Med et såpass langsiktig perspektiv som denne areal- og transportplanen har, bør den ta opp i seg hovedkonklusjonene i en så omfattende og grundig analyse.

1. Transport av gods må bli sikrere, mer miljøvennlig og effektiv for alle transportformene.
2. Liten konkurranse mellom transportformene.

"Analysen viser at 5-7 millioner tonn kan overføres fra vegtransport til tog eller skip, dersom sterke tiltak settes i verk. Med utgangspunkt i samfunnsøkonomisk lønnsomhet synes overføringspotensialet mer beskjedent. "

3. Desentralisert terminalstruktur med god arealtilgang gir størst volum på sjø og bane.

"En desentralisert havnestruktur bidrar vesentlig til regional utvikling og sjøtransportens konkurransekraftmarkedsandeler."

RFV mener disse hovedkonklusjonene styrker vårt argument mot et stort intermodal logistikknutepunkt i Bergensregionen. Det er verken behov eller samfunnsøkonomisk gevinst ved en slik intermodal knutepunkt. Dens konklusjon er faktisk det motsatte: "En desentralisert havnestruktur bidrar vesentlig til regional utvikling og sjøtransportens konkurransekraftmarkedsandeler."

RFV er enig i beskrivelsen vedr. kapasiteten på Nygårdstangen. Her har Jernbaneverket selv beskrevet behovet for en ny terminal. Vi er mer i stuss når det er beskrevet at "Tilsvarende gjelder for Bergen havn .. når havnevesenet selv beskriver situasjonen slik (enstemmig vedtatt i BOH's strategidok.):

«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»

Det er ingen tvil om at Dokken er under press, men det er fra helt andre enn BOH.

Mange mener også at det er historieløst å ekskludere havnen som et byutviklingsprosjekt.

### 5.3.1 Fordeling av arbeidsplasser.

RFV er enig i planen som peker på at Ytrebygda trenger flere boliger. I Ådlandsområdet er det avsatt arealer til ca. 800 – 1200 boliger. Dette kommer er sterk kontrast og konflikt til et av Jernbaneverkets alternativ plassering av en samlet Godsterminal og havn.

### 6.5 Temakart og verdivurdering

I temakart for friluft er den sørlige delen Raunefjorden merket ”Svært høg verdi”, mens den nordlige som ”høg verdi”. Vi mener at en større del av fjordbasenget, spesielt øyene utenfor Espeland, må få status som ”Svært høg verdi”. Foreslår derfor denne grensen flyttes nordover til Flesland lykt.

Ytrebygda 1.10.15

Raunefjordens Venner