



Fylkesmannen i Hordaland
v/Andreas Lussand Mordt
Postboks 7310
5020 BERGEN

FYLKESMANNEN I HORDALAND	
SAKSNR:	SØH:
ARKIVNR:	U.OFF. §
MOTTATT DATO:	12 FEB 2014
TA <input type="checkbox"/>	DATO: SIGN.:
TIDL.REF.:	

Dato: 11.02.2014
Dykkar ref.:
Vår ref.: 2014/230-73

Klage - innsyn i interne arbeidsdokument - Mogelegheitsstudie Fleslandsområdet Klagar: Arvid Ask

Innleiing

Det vert vist til Dykkar brev av 17. januar 2014, motteke av Hordaland fylkeskommune den 28. januar 2014. Vi svarar i dette brevet Fylkesmannen sine spørsmål knytt til klagen frå Arvid Ask, oversendt til Fylkesmannen ved brev av 13. januar 2014.

Saka gjeld klage over avslag på krav om innsyn i referat frå møte i arbeidsgruppa i samband med intern saksførebuing i høve til mogelegheitsstudie Fleslandsområdet, ved lokalisering av ny godshamn i Bergensområdet. I Dykkar brev av 17. januar 2014 vert fylkeskommunen bedt om å ta stilling til om dokumenta er interne og til spørsmålet om meirinnsyn. Fylkesmannen i Hordaland ber og om å få tilsendt dei dokumenta det er bede om innsyn i.

Det har vore seks møter i arbeidsgruppa, og referata vert sendt vedlagt i dette brev. Vi meiner at offentleglova § 14 1. ledd ikkje er til hinder for at desse dokumenta kan sendast Fylkesmannen som klageinstans.

Ved behandling av innsynskravet har Hordaland fylkeskommune avslått innsyn med heimel i offentleglova § 14 1. ledd. Vi fastheld at referata er *"dokument som organet har utarbeidd for si eiga interne saksførebuing"*, og at ein derfor *"kan"* unntaka dei frå innsyn. Fylkeskommunen har funne at dokumenta skal unntakas frå innsyn.

Ytterlege opplysningar om faggruppa og referata:

Faggruppa er ei fagleg ressursgruppe/arbeidsgruppe oppretta av Fylkeskommunen, som gjer faglege råd i samband med utgreiingsarbeid og framdrift i planarbeidet. Gruppa vert leia av samferdselssjefen i fylkeskommunen. Gruppa har medlemmer frå dei tre aktuelle vertskommunane for ny godshamn og aktørar innan samferdsel. Dei ulike aktørane er fagpersonar, typisk på rådgjevar-nivå, for å delta i faggruppa.

Som fylkesmannen vil sjå av referata har faggruppa hatt ei uformell stil, med tilhøyrande uformell referatføring. I referata er faktaopplysningar blanda med innspel og drøftingar frå deltakarane i arbeidsgruppa. Fylkeskommunen har vore oppteke av at dei enkelte medlemmene har hatt mogelighet til å bidra med sine kunnskapar, heller å forhandle eller forfekte de standpunkt dei respektive arbeidsgjevarane deira har tatt.

Spørsmålet om dokumenta er interne

Fylkesmannen har bede fylkeskommunen kommentere det fyrste spørsmålet som oppstår, som er om dei aktuelle referata er utarbeida for fylkeskommunen ”*si eiga interne saksførebuing*”.

Fylkesmannen har vist til at Asplan Viak er eit privat konsulentfirma, som etter ei anbodskonkurranse fekk oppdraget om å utarbeide mogelegheitsstudien. Ifølgje Fylkesmannen, vil Asplan Viak då som hovudregel måtte reknast som ei ekstern oppdragstakar i høve til Fylkeskommunen, slik at referata taper si karakter av å vere interne dokument når dei er oversende dit. Det vert vist til Justis- og beredskapsdepartementet sin «Rettleiar til offentleglova» pkt. 7.2.5. For å svare på dette finn Fylkeskommunen det nødvendig å gje ei noe meir utfyllande gjennomgang av korleis spørsmålet om innsyn er vurdert:

Slik fylkeskommunen ser det må faggruppa reknast som ein del av fylkeskommunen, slik at desse er ”eit og same organ” i offentleglovas forstand.

Det generelle utgangspunktet er at ein organisasjon som framstår som ei sjølvstendig eining må reknast som eit og same organ. Slik fylkeskommunen ser det må det vera avgjerande kor nær tilknytning det er mellom forvaltningsorganet og faggruppa. Ei arbeidsgruppe som er oppnemnt av eit organ for å greie ut ei særskilt sak, må normalt reknast som ein del av det organet som har oppnemnt ho. Intern korrespondanse mellom gruppa og organet vil det følgjeleg kunne gjerast unntak frå innsyn for etter § 14 fyrste ledd. Dette går fram av «Rettleiar til offentleglova» pkt 7.2.2.3. Når ein skal vurdere om ei arbeidsgruppe eller et utval er ein del av eit organ eller ikkje må ein i tvilstilfelle gjera ein konkret heilskapeleg vurdering, der ein mellom anna legg vekt på heimelsgrunnlaget for oppnemninga, kor lenge arbeidet varar, om utvalet har eiga organisasjon etc.

Fylkeskommunen meiner at faggruppa, som skal bidra med faglege ressursar i utgreiingsprosessen, etter sitt mandat og oppnevningssgrunnlag inngår som ein integreert del i fylkeskommunens eiga saksbehandling. Det var Hordaland fylkeskommune som oppretta arbeidsgruppa og arbeidsgruppa har hatt samferdselsavdelinga hos Hordaland som sekretariat. Arbeidsgruppa har hatt som formål å bidra i fylkeskommunen egen interne saksførebuing i arbeidet med ny godshamn. Fylkeskommunen har hatt instruksjonsrett over arbeidet, og ein kan derfor ikkje sjå på dette som eit uavhengig utval.

Fylkeskommunen peikar vidare på at referata det er kravd innsyn i er utarbeidet for ”*organet si interne saksførebuing*”, dvs. fylkeskommunens og arbeidsgruppa sin prosess frem mot ei ferdig mogelegheitsstudie og planprogram. Som Fylkesmannen vil sjå har referata ei uformell form, og ikkje same kvalitet som eit vedtak med grunngjeving. I referata frå arbeidsmøta er det mellom anna utkast, forslag, merknader, skisser, innspel og kommentarar med spørsmålsteikn. Det går heller ikkje frem kven som har sagt kva, og det er ikkje truffe vedtak. Samla sett er det klart at referata ikkje er ment for offentleggjering.

Hordaland fylkeskommune kan ikkje sjå at spørsmålet skal løysast annleis fordi referata er sendt til Asplan Viak, slik Fylkesmannen skriv i brev av 17. januar 2014. Fylkeskommunen er samd i at hovudregelen er at unntaksheimelen berre kan brukast der dokumentet ikkje er sendt ut av organet. Slik Fylkeskommunen ser det har referata imidlertid beholdt si interne karakter sjølv om dei er sendt til Asplan Viak.

For det fyrste må Asplan Viak sin konsulent i dette tilfelle vurderast som eit medlem av arbeidsgruppa, og derfor også en del av same organ. Referata har arbeidsgruppa utarbeida for si eiga interne saksførebuing. Konsulenten i Asplan Viak har delteke på arbeidsmøta og er såleis ikkje ein utanforståande i denne samanheng. Slik samferdselsavdelinga vurderer det, har referata difor ikkje vore sendt ut av organet og referata frå møta har dermed ikkje tapt si karakter av å vere interne dokument. Det vert vist til rettleier frå Justis- og beredskapsdepartementet til offentleglova pkt. 7.2.5.

For det andre er regelen om at dokumenter mister sin interne karakter ved utsending berre ein "hovudregel", og kan ikkje uansett ikkje bli avgjerande i dette tilfellet. Dersom ein kjem til at Asplan Viaks representant var "ekstern" må det gjerast et unntak for utsending som ledd i integrerte prosesser som del av fylkeskommunens egen sakshandsaming. I dette tilfellet meiner Fylkeskommunen at dokumentet har i behald si interne karakter sjølv om det er sendt til Asplan Viaks representant, og framstår fyrst og fremst som utarbeid for uformelt internt arbeid i organet.

Hordaland Fylkeskommune meiner at omsyna bak unntaket for organinterne dokument støtter ei slik tolking. Unntaka er meint å gi forvaltninga arbeidsro ved å nekte innsyn i *arbeidsdokument*, for å muleggjere ei meir uformell og uforpliktande utveksling av notat og utkast utan at innhaldet av disse ble offentleg kjend. Same omsyn slår til i denne saken, kor dei aktuelle fagpersonane har bidrege uformelt til prosessen bak mogleighetsstudiet.

Hordaland fylkeskommune finn at dokumenta i saken er interne, og vert omfatta av unntaket i offentleglova § 14 1. ledd. Ein kan for øvrig ikkje sjå at nokon av unntaka i offentleglova § 14 2. ledd er aktuell i denne saka.

Spørsmålet om meirinnsyn:

Offentleglova § 14 1. ledd slår fast hovudprinsippet om at eit organ *kan* gjera unntak frå retten til innsyn for dokumentet som organet har utarbeid for si eiga interne saksførebuing. Regelen i § 14 1. ledd gir ein rett, men inga plikt, til å nekte innsyn. Fylkeskommunen har vurdert om det skal gis meirinnsyn etter offentleglova § 11, der det framgår at organet "skal" vurdere å gi heilt eller delvis meirinnsyn. Bestemmelsen seier vidare at: "*Organet bør gi innsyn dersom omsynet til offentleg innsyn veg tyngre enn behovet for unntak*". Av rettleiaren går det frem at det er sentralt i vurderinga i kva grad dei omsyna som ligg til grunn for den aktuelle unntaksføresegna gjer seg gjeldande for det aktuelle dokumentet, og i kva grad innsyn i dokumentet vil skade dei interessene som er verna av føresegna. Det skal foretas ein interesseavveging (rettleiaren punkt 4.9.2).

Fylkeskommunen har gjort ei slik interesseavveging, og finn etter ei skjønnsmessig vurdering at behovet for unntak er vesentlig meir tungtvegande enn omsynet til offentleg innsyn.

Fylkeskommunen meiner at ein har et reelt og sakleg behov for å unnta referata frå offentlegheit. Dei omsyn som grunngir unntaket i § 14 er til stede i denne saken. Som forklart over inneheld referata mellom anna faktiske opplysningar og diskusjonar frå faggruppa. Desse dokumenta ber mellom anna preg av å vere «foreløpige dokument», slik fylkeskommunen ser det. Her er som nemnt innspel og kommentarar med spørsmålsteikn, ulike skisser og alternativ. Som referata viser er faggruppa meint å være et forum kor dei enkelte kan diskutera uforpliktande og uformelt, utan at dette offentleggjerast eller vert teke til inntekt for deira arbeidsgjevar sitt offisielle syn.

Ein kan heller ikkje sjå at behovet for offentleg innsyn er tungtvegande. Mogleighetsstudien Fleslandsområdet er eit offentleg dokument som har vore på høyring i samband med høyring av revidert planprogram for Regional plan for lokalisering av ny godshamn i Bergensområdet. Alle innkomne høyringsuttaler er også offentlege, inkludert uttaler frå aktørar som har vore representert i den faglege arbeidsgruppa. Samferdselsavdelinga i Hordaland fylkeskommune har vore sekretariat for den faglege arbeidsgruppa og Mogleighetsstudie Fleslandsområdet er Hordaland fylkeskommune sitt produkt. Innspel og kommentarar frå den faglege arbeidsgruppa har ikkje vore basert på konsensus, men arbeidsgruppa har lagt grunnlaget for dei avgjerder som fylkeskommunen, som prosjekteigar, har teke.

Fylkeskommunen kan heller ikkje sjå at ein bør gi "delvis innsyn" i referata. Dersom noko vert teke ut vil den resterande del gi liten mening for den som blir gitt innsyn. Det følgjer av rettleiaren punkt 4.9.2 at

dersom unntaksføresegna er gitt for å verne bestemte prosessar eller sikre fortrulege diskusjonar, vil det vera større grunn til å gje innsyn i dei delane av dokumentet som inneheld faktiske opplysningar enn i skjønnsvurderingar. Referatet inneheld og ein del faktaopplysningar, men desse vil gi lite meining aleine.

For å verne dei pågåande prosessane i arbeidsgruppa og sikre fortrulege diskusjonar i gruppa, finn fylkeskommunen at ein framleis skal nekte innsyn *i heile* referata frå møta i arbeidsgruppa.

Med helsing

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Merethe Helland Nordnæs
Spesialrådgjevar

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Kopi til: Arvid Ask, Fleslandsvegen 252, 5258 BLOMSTERDALEN

6 Vedlegg til Fylkesmannen i Hordaland



MØTEREFERAT

Referat frå: 1. møte i fagleg arbeidsgruppe
Møtedato: 10. september 2010
Tid: 13:00-15:00
Møteleiar: Thorbjørn Aarethun
Møtestad: Hordaland fylkeskommune
Arkivsak: 200709175-133/MARERI
Referent: Marte Hagen Eriksrud
Ref.dato: 13. september 2012
Arkivnr.: 824

Deltakarar: Mette Svanes (Bergen kommune), Pål Kårbø (saksordførar), Arne Eikefet (Lindås kommune), Cecilie Bjørlykke (Jernbaneverket), Leif Arne Strømmen (NHO logistikk), Knut Stenevik (Kystverket), Svein Heggelund (Bergen kommune), Inge Tangerås (Bergen og Omland havnevesen), Olav Lofthus (svv), Knut Oddvar Stene (Jernbaneverket), Øystein Skaar (Avinor), Øyvind Sundfjord (Asplan Viak), Trygve Andresen (Asplan Viak), Øystein Rønningen (Asplan Viak), Thorbjørn Aarethun (HFK), Marte Hagen Eriksrud (HFK).

Fråvær: Fjell kommune

Kopi til:

UNNTATT OFFENTLEGHEIT jf. offentleglova § 14 1 ledd.

Møte i fagleg arbeidsgruppe for Moglegheitsstudie ny godshamn 10. september 2012

Marte Hagen Eriksrud, HFK, orienterte kort om bakteppe for arbeidet med moglegheitsstudien.

Øyvind Sundfjord, Asplan Viak, presenterte status for silingsarbeidet og peikte på sentrale føresetnader og problemstillingar som moglegheitsstudien må ta stilling til.

Under og etter presentasjonen kom det fram følgjande spørsmål, merknader og synspunkt:

- Kva er forventa framdrift for arbeidet? Det er lagt opp til at sjølve moglegheitsstudien skal vere ferdigstilt hausten 2012. Vedtak av eit eventuelt nytt planprogram tidlegast våren 2013. Vedtak av den regionale planen kan kome tidlegast våren 2014.
- Er faktagrunnlag knytt til funksjonen til ei ny godshamn, oversikt over godsstrømmar, mengde gods m.m. tilstrekkeleg? Dette er presisert og vurdert i den konsekvensutgreiinga som er gjennomført. I samband med nytt planprogram kan det vurderast om det er trong for ei ytterlegare presisering og vurdering av desse tilhøva.
- Fleslandsområdet er aktuelt fordi det kan liggje til rette for ei samlokalisering av godshamn og godsterminal. Spørsmålet om "samlokalisering" og "intermodalitet" er viktige føresetnader for arbeidet og er per i dag ikkje gjort nærare greie for, kvifor ikkje? Fleslandsområdet er ein aktuell lokalitet for ny godshamn sjølv om det ikkje vil vise seg at godsterminalen vert lokalisert i området. Moglegheitsstudien skal synleggjøre kopling til dei aktuelle lokalitetane for godsterminal jf. moglegheitsstudien for ny godsterminal for jernbane. I planarbeidet vil tilhøve knytt til intermodalitet og samlokalisering bli vurdert.
- I ny kommuneplan er det lagt inn "omsynssoner" knytt til aktiviteten til Forsvaret. Konsulent må avklare kva som ligg i dei ulike kategoriar om "omsynssoner", og om det er mogleg med ein dialog med forsvaret knytt til eventuell justering av innhaldet i kategoriane av omsynssoner.
- I område A på Stamneset er det under planlegging ei oppgradering av eit industribygg som leverer flybensin og bensin til forsvaret. Dette industribygget er omkransa av bustader.

- Område B og C vil vere avhengig av bakareal på for eksempel Liland. Det må undersøkast nærare om det kan kombinerast med ei eventuell godsterminal for jernbane på same areal.
- Det må undersøkast nærare kva konsekvens ei godshamn vil ha for reinseanlegget som er under oppgradering i område E.
- Område H er eit attraktivt område med god tilgjenge til sjø for publikum gjennom gangveggar til sjø.
- Er det areal lenger sør enn det aktuelle planområdet som kan vere aktuelle? Korsneset var tidlegare inne som eit aktuelt areal (jomfrueleg land), men vart lagt bort med bakgrunn i maritime forhold som høg sjø. Sekretariatet skal sjå nærare på om avklaringane knytt til Korsneset var tilstrekkeleg. I tillegg vil sekretariatet, saman med Jernbaneverket, avklare om det er aktuelle areal i nærleiken av dei 12 alternativa for godsterminal som er identifisert, som det er grunnlag for å sjå nærare på.
- Kva med å lokalisere ei framtidig godshamn i nærleiken av E 39 – ferjefri kyststamveg? Mindemyren er tyngdepunkt i varestrømmene i Bergen. Det er ein risiko for at ein kan gå for langt sør i forhold til godsstrømmene.
- Planprosessen rundt ny godsterminal for jernbane og ny godshamn må sjåast i forhold til kvarandre. Det er døme frå Trondheim på ein samordning av ein tilsvarande planprosess. Koordinering av planprosessane vil vere ein sentral del av planprogrammet.
- Avinor kan bidra med simuleringar knytt til aktiviteten på Flesland når det enkelte alternativ er meir detaljert. Avinor må vite meir om korleis ei tenkt hamn vil sjå ut før det er mogleg å gjennomføre simuleringar (må vite kva snitt som er aktuelle). Det er grunn for å tro at arbeidet vil ha ei raskare framdrift enn ved førre runde i og med at det allereie er gjennomført ei simulering.
- Er det sett på om justering av dei sirklane som er teikna opp på kartet kan ha konsekvens for vurderinga av det enkelte areal? Konsulent opplyste om at det ved nærare detaljering av det enkelte område er sett ”ut av den enkelte ringen” for å avklare om det kan ha konsekvens for om området er eigna. Konsulent skal ta omsyn til dette i det vidare arbeidet.
- Viktig at det vert etablert ei semje i kva kriterium og grunngeving som skal liggje til grunn for silinga. Moglegheitsstudien skal vere eit offentleg dokument og det er naudsynt at studien er tydeleg på kva kriterier som ligg til grunn for arbeidet.
- Har område B for lite landareal?
- I ny kommuneplan for Bergen er det lagt opp til bustadbygging i Lilandområdet, eit areal som både er aktuelt for lokalisering av ny godsterminal og bakareal for ny godshamn. Kommuneplanen legg opp til ei auke i bustadfortetting i Blomsterdalen, frå Birkelandsskiftet og sørover inn mot flystøysona. Denne bustadbygginga er eit av argumenta bak forlenging av bybanen til Flesland, og er viktig for å sikre meir balanse mellom næringsaktivitet og bustader i området.
- Moglegheitsstudien skal synleggjøre kopling til dei 4 alternativa til godsterminal for jernbane som ligg i nærleiken av Fleslandsområdet.
- Ny teknologi må vere med i vurderingane. Kan ny teknologi gi mindre behov for landareal? Vanndybde vil vere avgjerande.

Sekretariatet vil fram til neste møte få på plass følgjande:

1. Ferdig forslag til silingskriterier og vekting av kriteriene.
2. Forslag til siling av uaktuelle områder (vil inkludere grundig argumentasjon).
3. Detaljering av dei mest aktuelle områdene.

4. Avklaring knytt til eventuelle andre aktuelle areal som ikkje er ein del av Fleslandsområdet (Korsneset og gjennomgang av alternativa i moglegheitsstudien for ny godsterminal for å avklare om det er områder i nærleiken av desse som kan vere aktuelle areal for ny godshamn).

Fagleg arbeidsgruppe vil sende dette ut til gjennomlesing i forkant av neste møte. Sekretariatet vil kome attende med informasjon om tidspunkt for neste møte innan kort tid.



MØTEREFERAT

Referat frå: Møte i fagleg arbeidsgruppe **Møtedato:** 5. november **Tid:** 13:30-15:30
Møteleiar: Thorbjørn Aarethun **Møtestad:** Fylkeshuset, 826 **Arkivsak:** 200709175-
138/MARERI
Referent: Marte Hagen Eriksrud **Ref.dato:** 12.november **Arkivnr.:** 824

Deltakarar: Cecilie Bjørlykke, Knut Stenevik, Øystein Skaar, Mette Svanes, Svein Heggelund, Inge Tangerås, Pål Kårbø, Øyvind Sundfjord, Øyvind Rønningen, Thorbjørn Aarethun og Marte Hagen Eriksrud.
Fråvær: Olav Lofthus og Øyvind Lygre
Kopi til:

Unnateke frå offentleggjering § 14

Møte i fagleg arbeidsgruppe for Moglegheitsstudie ny godshamn i Bergensområdet 5. november 2012

Marte Hagen Eriksrud orienterte kort om status for arbeidet og planen vidare.

Øyvind Sundfjord presenterte silingskriterium og forslag til siling av dei åtte områda som er identifisert.

Under og etter presentasjonen kom det fram følgjande spørsmål, merknader og synspunkt:

- Kommentar knytt til om arbeidet med moglegheitsstudien i god nok grad har klargjort sentrale premisser for arbeidet, som t.d. intermodalitet.
- Kommentar til at ikkje alle partar er like kjent med historia til arbeidet med hamneplanen. Forslag om å inkludere litt av historia i det reviderte planprogrammet.
- Det er lagt til grunn ei kaidjupne på 16 m. Kommentar på at det er veldig djupt og det må vurderast om kaidjupna bør reduserast.
- Spørsmål om arealkrav for framtidig godsterminal for jernbane. Cecilie Bjørlykke (Jernbaneverket) vil sende over arealkrav og info om andre sentrale føresetnader for ny godsterminal for jernbane.
- Kart på s. 17 viser det totale talet på bustader, hytter og naust i kvart område. I presentasjonen av det enkelte område er derimot berre bustader, hytter og naust som vert direkte rørt som er inkludert. Viktig av bustader, hytter og naust som vert indirekte berørt og vert inkludert i presentasjonen av det enkelte område.
- Innspel på at nærmiljø bør vektast nærare.
- Konsulent må forsikre seg om at dei har teke i bruk det sist oppdaterte støysonekartet til Avinor.
- Innspel på at silingskriterium 3, vedr. langsiktig arealstrategi for Bergen kommune, ikkje er eigna til å skilje mellom dei alternative lokalitetane fordi alle lokalitetane vil gje den same effekten på den langsiktige areal- og transportstrategien til kommunen. Eit alternativ er at

kriteriet tas vekk og at temaet heller tas inn som ein del av drøftinga av konfliktbilete i innleiinga. Eit anna alternativ er at teksten knytt til kriteriet omformulerast og at det vert presisert at kriteriet ikkje kan brukast til å skilje mellom dei alternative lokalitetane. Bergen kommune kommenterte at ein eventuell godsterminal for jernbane vil vere i større konflikt med arealpolitikken for området enn ei godshamn.

- Viktig å rydde i heile dokumentet med omsyn til språkbruken. Det er uheldig med bruk av t.d. «god tilknytning» eller «best mogleg». I tillegg må ein ta vekk vurderingar som t.d. at det er eit stort inngrep å fjerne 37 bustader, men det ikkje er nokon liknande kommentar der det er 25 bustader som må tas vekk.
- Tabell på side 13; «*For logistikkbransjen vil dette fungere som eit intermodalt logistikknutepunkt, under føresetnad av at avstanden mellom jernbane og hamn ikkje vert for stor*». Kva er «for stor» avstand mellom jernbaneterminal og hamn, og når skal dette avklarast?
- Viktig å skilje mellom kva som er absolutte kriterier (silingskriterier) og konsekvens/grad av ulempe.
- Arbeidsgruppa drøfta om silingskriterium 1, tilgang til tilleggsareal i umiddelbar nærleik og helst på same nivå, skal vere eit absolutt krav eller ikkje. M.a.o. om det enkelte hamnealternativ skal kunne stå på eigne bein, dvs. ikkje vere avhengig av eit avlastningsareal lengre inne på land, eller ikkje.
- Konsulent opplyste om at det er feil i talet på bustader som er oppgitt for område E og F.
- For område G er ekspansjonsarealet kanskje det som er mest problematisk. Viktig å sikre seg at ekspansjonsarealet ikkje vert så konfliktfylt at det øydeleggjar for alternativet.
- Konsulent opplyste om at det i det vidare arbeidet med dei utvalde områda skal reknast på omfang, kostnad m.m. knytt til det enkelte område (t.d. knytt til masseutfylling).
- Område E, F og G er utvalde områder for det vidare arbeidet. Konsulent foreslo at område F og G kan slås saman til eit alternativ. Arbeidsgruppa var opptekne av at begge alternativa går vidare, men at ein felles løysing kan bli aktuell.
- Avinor ønskjer ein dialog ang. detaljnivå i forhold til deira vurdering av moglege konsekvensar for aktiviteten på Flesland. Konsulent vil sende over informasjon om dei utvalde områda til Avinor slik at Avinor kan vurdere kva anna informasjon dei eventuelt har behov for.
- Viktig å jobbe med formuleringar og vurderingar av vegtilknytning. Unngå at små forskjellar vert omtalt som om det er store forskjellar, t.d. «forholdsvis lang» er eksempel på uheldig bruk av omgrep.
- Innspel på at det ikkje er sikkert at Forsvaret sin omsynssone er eit absolutt knock-out kriterium for hamn. Dette må sjekkast ut.
- Spørsmål om omsynssonen i reguleringsplanen for Håkonsvern i sjø er vurdert.
- Civitas-rapporten (frå 2010) sine arealkrav må vere grunnlag for dette arbeidet.

- Konseptskissene for kombinasjonsalternativet vil vere eit av tema for møte 3 i fagleg arbeidsgruppe.
- Avbøtande tiltak med omsyn til aktiviteten på Flesland skal vurderast for område C.

Før neste møte i fagleg arbeidsgruppe må følgjande moment vere på plass:

1. Avinor sine vurderingar av konsekvens av etablering av hamn på dei utvalde områdene.
2. Nærare detaljering og visualisering av dei utvalde områdene.
3. Kvalitetssikring av kombinasjonsalternativet.
4. Utkast til rapport.

Sekretariatet vil kome attende med informasjon om tidspunkt for neste møte.



MØTEREFERAT

Referat frå: Fagleg arbeidsgruppe **Møtedato:** 16. mai 2013 **Tid:** 13:00-15:00
Møteleiar: Thorbjørn Aarethun **Møtestad:** Fylkeshuset **Arkivsak:** 200709175-
160/MARERI
Referent: Marte Hagen Eriksrud **Ref.dato:** 25. mai 2013 **Arkivnr.:** 824

Deltakarar: Mette Svanes, Svein Heggelund, Inge Tangerås, Cecilie Bjørlykke, Øystein Skaar, Pål Kårbø, Kjell Asle Djupevåg, Svein Fjelland, Øyvind Lygre, Thorbjørn Aarethun, Øyvind Sundfjord og Marte Hagen Eriksrud.

Fråvær: Olav Lofthus og Arne Eikefet

Kopi til:

Unnateke frå offentleggjering jf. offentleglova § 14 1 ledd.

Moglegheitsstudie - Referat frå møte i fagleg arbeidsgruppe 16. mai 2013

Marte Hagen Eriksrud, HFK, orienterte kort om status for arbeidet og tema for møtet.

- Avinor rapportene vert sendt til medlemmane i fagleg arbeidsgruppe etter møtet. Rapportane er unnateke frå offentleggjering. Bakgrunnen for dette er at det er behov for å forankre rapportane internt i fylkeskommunen og Bergen kommune, og for å kunne presentere rapportane i samband med offentleggjering av moglegheitsstudien.

Øyvind Sundfjord, Asplan Viak, presenterte sentrale deler av utsendte utkast av moglegheitsstudien. Under og etter presentasjonen kom det fram følgjande spørsmål, merknader og synspunkt:

- Silingskriteriene er endra med bakgrunn i konklusjonane i førre møte.
- I moglegheitsstudien er det lagt inn krav om 16 meter djupne ved kai. Det vart informert om at lasta fartøy vil kunne nå ei slik djupne.
- Arbeidsgruppa drøfta inndeling i absolutte og andre viktige krav. Det er behov for å sjå nærare på kva omgrep og oppbygging krava i moglegheitsstudien skal ha.
- Det var semje om at moglegheitsstudien må planlegge for ei hamn med eit langsiktig perspektiv. Tidshorisont til 2030 er for kort og den bør utvidast. Avinor har t.d. ein masterplan for Flesland fram mot 2060, men meiner sjølv at denne tidshorisonten er for kort. Kva tidshorisont som vert lagt til grunn har konsekvens for arealbehovet.
- Det vart peikt på at containertrafikken har ein årleg vekst på omkring 4 %. Import aukar årleg og dårleg retningsbalanse gjev stort behov for oppbevaring. Dette har konsekvens for arealbehovet.
- Det vart peikt på at samlasterne sitt behov bør kome meir tydeleg fram i samband med krava som er identifisert i moglegheitsstudien.
- Arbeidsgruppa drøfta om samfunnsnytta bør inn som eit moment i moglegheitsstudien. Samfunnsnytta vil først vere eit tema i samband med gjennomføring av konsekvensutgreiing.

- Område A og B ligg innanfor forbodssona til Forsvaret. Det var semje om at status til dei ulike føresegnene bør presiserast nærmare.

Øystein Skaar presenterte hovudelement frå dei to rapportane som er utarbeida i samband med mogleighetsstudien. Under og etter presentasjonen kom det fram følgjande spørsmål, merknader og synspunkt:

- Worstcase scenario, inkludert fellesareal for hamn og jernbane, er oversendt til Avinor som grunnlag for dei to rapportane.
- Område F; det må spesifiserast meir tydeleg kva som er mogleg areal for utviding og kva som er del av det absolutte arealkravet.
- Konsulent peikte på at Sintef-rapporten s. 8 viser ein tverrprofil der hamnealternativet går inn i skjæringa mot flyplassen. I materialet som vart sendt over til Avinor var det derimot nettopp eit poeng at alternativet var utforma slik at det ikkje la seg inn i denne skjæringa. Dette har store konsekvensar for konklusjonane og er problematisk. Avinor presiserte at dette har skjedd med bakgrunn i den grove terrengmodellen som er brukt (det er brukt grove grid).
- Sintef-rapporten er ein kvalitativ risikovurdering. I samråd med HFK og konsulent vart det bestemt å gjennomføre ein forenkla, todimensjonal, utgreiing for å få fram informasjon for å optimalisere alternativa som kan gå vidare til ein tredimensjonal vindsimulering i neste omgang. Det vart peikt på at den overordna vurderinga som er gjennomført i Sintef-rapporten ikkje gir dei sama svara som ein vil få ved ein full 3-dimensjonal simulering. Før det kan gjennomførast 3-dimensjonale vurderingar må hamna tegnast ut i detalj.
- ROS analysen er utforma med utgangspunkt i kva framtidige utfordringar dei oversendte forslaga representerer for aktiviteten på Flesland.
- Ei hamn i Fleslandsområdet vil kunne ha positive ringvirkningar for Avinor i form av utbetra vegnett og eventuelt jernbanetilkopling. Jernbane til Flesland vil vere ein stor styrke for Flesland. Overføring mellom skip og fly er slik Avinor ser det lite aktuelt.
- Område E; Sintef ønskjer ikkje å uttale seg basert på ein 2-dimensjonal vurdering og slår fast at det er behov for meir detaljert utgreiing for å kunne uttale seg. Sintef har derimot peikt på at det kan vere ei utfordring med ein «trakt» effekt av ei hamn på området som vil kunne skape turbulens ved touchdown. Turbulens på touchdown er svært uheldig.
- Område E; Avinor sin masterplan legg per i dag ikkje opp til helikopterbase vest for rullebanen. Det er behov for avstand mellom landing av helikopter og fly.
- Område F/G ligg i sonen til helikoptertrafikken. Her er det lite busetnad og belastninga er dermed liten. Det å fly over eit hamneområde vil vere ei belastning og vil vere til hinder for innflygning. Ei hamn i dette området vil føre til ei omlegging av helikoptertrafikken som vil føre til at fleire bustader vert berørt av trafikken.
- Område G ligg nært til flyplassen og det er grunn til å tru at ei hamn på området vil gje utfordringar med omsyn til turbulens. Avinor er oppteken av moglegeitar knytt til å effektivisere bruken av eksisterande flystripe. Lyssetting ved flystripa kan gjere til at avstanden mellom kvart fly kan bli mindre og at ein dermed kan handtere fleire fly i eit gitt tidsrom.

- Det var peikt på at det kan gjennomførast avbøtande tiltak på «stasjonære» lys, men ikkje på inngåande skip. Det er eksempel på flyplassar som har næringsverksemd og hamner i nærleiken av flyplassen (Sola og Aberdeen).
- Med utgangspunkt i desse to rapportane er det vanskeleg å konkludere. Rapportane gjev derimot ei god indikasjon på kva element som er problematiske for Avinor. Avinor har lagt eit langsiktig perspektiv til grunn og er bekymra for sin evne til å oppretthalde tilbodet med ei hamn i nærleiken. For Avinor står sikkerheitsperspektivet sentralt. Tiltak som går ut over sikkerheit vil endre regulariteten og det er problematisk. Avinor har starta arbeidet med å revidere masterplan med 2060 som lengste tidshorisont.
- ROS-analysen er ein konsekvensutgreiing som er gjennomført av fagfolk og brukargrupper av flyplassen. Turbulens er ikkje eit av tema i analysen. Sintef-rapporten har utelukkande vurdert turbulens.
- Det vil vere behov for å gjennomføre offentleg innkjøp ved gjennomføring av 3-dimensjonal vindsimulering.
- Avinor presisert at det med den informasjonen som er tilgjengeleg per i dag ikkje er nokon garanti for at det ikkje kjem ein «festbrems» frå Avinor.
- Arbeidsgruppa var semd om at jernbane må inn som ein meir tydeleg del av moglegheitsstudien og siling av alternativ. Forskjellane mellom områda med omsyn til kopling til godsterminal for jernbane må synleggjerast. Dette må også vurderast opp mot langsiktig arealstrategi. Eit eventuelt fellesareal for hamn og jernbane er ein viktig forytinn for Fleslandsområdet. Det er og avgjerande for å sikre statleg medfinansiering av etableringa. Godsterminal for jernbane i området vil representere større konflikhtar enn hamna. Det skal utarbeidast eit forslag til felles løysing hamn/jernbane som ein del av moglegheitsstudien. Det vart peikt på at det vil vere ein stor fordel å få fram alternativ der det er mogleg med ein «lukka» veg mellom hamn og jernbane. Slutføring av rapporten; forholdet til jernbane må inn i tabellene for hvert alternativ.
- Arbeidsgruppa ønskjer at samla arealstrategi vert inkludert i vurderinga.
- Det vart informert om at det frå sentralt hold vert starta eit stort arbeid knytt til godstransport, der koplinga mellom sjø og bane vil vere eit av tema. Alle KVVU arbeid i Trondheim, på Alnabru og i Bergen er satt på vent til dette arbeidet er ferdig. Jernbaneverket foreslo at det kan utarbeidast eit forslag om ein pilot inn mot det overordna godsarbeidet; vise til pågåande arbeid med hamnelokalisering og kople det på det nasjonale arbeidet.
- Arbeidsgruppa var semd om at det er viktig å snevre inn viss det er noen alternativ som har så store konsekvensar at det er urealistisk. Viktig å få ei politisk handsaming slik at nokre alternativ vert lagt vekk. Siling er viktig for å hindre usikkerheit.
- Arbeidsgruppa var semd om at ein skal ferdigstille moglegheitsstudien og at den skal opp til politisk handsaming.

Sekretariatet vil fram til neste møte få på plass følgjande:

- Konseptskissene for Ågotnes og Mongstad.
- Ferdigstille moglegheitsstudien som grunnlag for detaljert gjennomgang i neste møte i den faglege arbeidsgruppa.



MØTEREFERAT

Referat frå: Fagleg arbeidsgruppe
Møteleiar: Thorbjørn Aarethun
Referent: Marte Hagen Eriksrud
Deltakarar: Mette Svanes, Svein Heggelund, Kjell Asle Djupevåg, Øystein Skaar, Inge Tangerås, Willy Sørensen, Olav Lofthus, Pål Kårbø, Thorbjørn Aarethun, Øyvind Sundfjord og Marte Hagen Eriksrud.
Fråvær: Cecilie Bjørlykke, Arne Eikefet og Øyvind Lygre.
Kopi til:

Møtedato: 20. juni 2013
Møtestad: Fylkeshuset, 826
Ref.dato: 20. juni 2013

Tid: 08:30 - 10:30
Arkivsak: 200709175-165/MARERI
Arkivnr.: 824

Unnateke frå offentleggjering jf. offentleglova § 14 1 ledd.

Moglegheitsstudie - referat frå møte i fagleg arbeidsgruppe 20. juni 2013

Øyvind Sundfjord, Asplan Viak, tok ein kort gjennomgang av aktuelle områder og nye element i dokumentet. Det er foreslått ei ny inndeling av områda (frå 8 til 7 områder). Presiserte i tillegg at det er viktig at silingsprinsippa vert lagt til grunn. Under og etter presentasjonen kom det fram følgjande spørsmål, merknader og synspunkt:

- Støysonekartet s. 27. I lys av den aktuelle saka knytt til støysoneproblematikken rundt Flesland er det viktig at det i dokumentet vert gjort greie for kva støysone som her er lagt til grunn.
- Område E vil gje behov for stor utsprenging og gi eit stort masseoverskot. Masseoverskotet er ikkje berekna i detalj enno, men slike berekningar skal gjennomførast.
- Område F har i kontrast til område E ikkje så store høgdeforskjellar og det er eit relativt grunt område som må fyllast ut.
- Innspel på at det er behov for ein gjennomgang av språkbruken/argumentasjonen. Eksempel på uheldig språkbruk; s. 69 «*Det kan diskuteres om Lønningshavn er et satsingsområde..(..). Sett ut i frå det tette naboskapet til flyplassen og industriområdet på Espeland kan det likevel vere relevant å diskutere anna bruk av områder (...)*». Viktig å knytte argumentasjonen opp mot fakta.
- Område G er problematisk på grunn av liten snudiameter for skip.
- Det vart peikt på at det er viktig at det er eit godt fagleg grunnlag som ligg til grunn for arbeidet. Sentrale stikkord er manøvrering av skip og skipslengde m.m. I tillegg er det eit tidsaspekt som det må takast omsyn til der skip må snu i eller i nærleiken av farleia. Det vart opplyst om at det i samband med tidlegare KU-arbeid er gjennomført møte med fagfolk (los) som har uttalt seg om desse forholda. I dette møtet kom det ikkje opp innvendingar mot snuing av skip i nærleiken av farleia. Det er likevel eit moment som er brukt t.d. i samband med omtalen av område D som kjem dårleg ut på grunn av nærleiken til farleia. Snutid som eventuelt lager hinder for farleia må dokumenterast og synleggjerast.
- Det vart stilt spørsmål vel om det er for knapt å legge til grunn ein maksimal dimensjonering for skip opp til 250 meter. Det vart og stilt spørsmål ved om cruisebåtar vil vere aktuelle som brukarar av hamna. Store cruisebåtar på 300 meter og med stor høgde kan per i dag ikkje gå inn i Bergen sentrum. Det vart derimot peikt på innseglinga til Bergen sentrum skal utbetrast, slik at

det i utgangspunktet ikkje skal vere naudsynt at slike store skip skal vere dimensjonerande for ny hamn.

- S. 57 tabell som viser moglegheit for fellesareal for hamn og jernbane. Det vart peikt på at det må gjerast nærare greie for kva som ligg i omgrepet «fellesareal» for hamn og jernbane.
- Koplinga mellom hamn og jernbane er viktig for politikarane. Konsekvensen av samlokalisering bør synleggjerast for kvart alternativ og spørsmål omkring intermodalitet bør vere ein del av silinga. Der det ikkje er mogleg med fellesareal nede ved hamna, kan koplinga mellom hamn og jernbane skje gjennom nærlokalisering av ein godsterminal for jernbane lenger inn på f.eks. Liland. Eks. Område G; i omtalen av området står det at: «*Området er ikkje stort nok for både hamn og jernbane*». Her må det og inkluderast ein kommentar om at det kan koplast til ein godsterminal for jernbane i nærleiken. Det må og kome fram at ei slik løysing vil representere større konsekvens for Fleslandsområdet, mellom anna knytt opp mot langsiktig arealstrategi.
- Område D har tilstrekkeleg areal for ei fellesløysning hamn og jernbane. Det er viktig at vurderingane av moglege løysingar er fleksible med omsyn til dei definerte grensene for kvart område. Tabell s. 57 argumentasjonen for område D må endrast (den er for tynn slik den er per no).
- Det vart stilt spørsmål ved kva reaksjon Fylkesmannen vil ha til arbeidet.
- Den faglege arbeidsgruppa drøfta utforming av område E og F og forslaga til fellesløysing hamn og jernbane. Med bakgrunn i Sintef-rapporten vart det stilt spørsmål ved om alternativ F framleis ligg for nærme flyplassen. Ved å legge alternativet lengre vekk frå flyplassen vil fleire hus bli råka, men det vil truleg vere meir optimalt med omsyn til Flesland. Konsulent peikte på ønske om å reindyrke alternativa; viktig at alternativa er forskjellige med omsyn til flyplassen. Den faglege arbeidsgruppa diskuterte grundig utforming av vidareførte alternativ. Det vart stilt ulike spørsmål og kommentarar til diskusjonen; bør bustadområdet på Sletten innlemast i alternativa?, viktig at vi ikkje byggjar oss inn i ei konflikt/ei utbygging bør sikre ekspansjonsmoglegheit både for flyplassen, hamna og jernbanen, kva er konsekvens for det bevarte bustadområde på Vardaneset (vil det vere mogleg å framleis vere busett der)? I møtet vart det ikkje semje om endeleg utforming av vidareførte alternativ. Det er mellom anna ulike tolkingar av Sintef-rapporten innad i den faglege arbeidsgruppa.
- Det vart peikt på at planering på eit høgt nivå faktisk kan gi betre turbulensforhold på område E enn det er per i dag.
- Avinor peikte på at det framleis er stor uvisse om kva alternativ som vil vere det beste. Det vart peikt på at Avinor sine innspel i større grad må innarbeidast og gjerast greie for i rapporten.
- Støyproblematikken rundt Flesland vil vere ein stor diskusjon i tida framover.
- Fellesløysing for hamn og jernbane på område G er ein anna variant av utfylling i sjø. Her vil konflikten med flyplassen vere minimal; problem knytt til turbulens er truleg mindre. Fellesløysning G kan og vere eit alternativ som reint hamneområde.
- Med omsyn til langsiktig arealstrategi er det positivt at område G ligg langt unna trasé for bybanen. Det vil derimot vere stor forskjell om det vil vere aktuelt med kopling til ein godsterminal for jernbane, på for eksempel Liland eller ikkje.
- Det vart peikt på at tilgang til friluftsliv for den aukande befolkninga ikkje bør vere eit avgjerende argument i denne fasen av arbeidet.

- For Avinor vil område G vere meir aktuelt enn område F. Jo fleire meter vekk frå rullebane jo betre. Det er ønskje frå Avinor sin side å utnytte rullebane betre. Ei hamn eller eit fellesområde for hamn og jernbane vil truleg avgrense effektiviteten på rullebane og på den måten framskynde behovet for rullebane 2.
- S. 54. Område G må teknast ut slik at det og kan fungere som eit hamnealternativ. Det vart peikt på at område G (kun hamn) og område G (fellesområde hamn og jernbane) er veldig forskjellige. Det vart føreslått at Myntevik bør bli område H.
- Det vart peikt på ein skepsis mot jernbaneløysinga på område G. Jernbanen blokkerar området. Ei hamn på området er overkommeleg. Mindre konsekvens for annen arealbruk enn område E og F.
- Det vart peikt på at nordretninga i kartpresentasjonen av kvart området må kome tydeleg fram. Område A og H har ei anna nordretning enn dei andre områda.
- Det kom forslag om at det området som vert brukt i både alt. E og F bør bare vere inne i eit av alternativa. Område G er holmene og område H er Myntevika.
- Sletteneset er svært berørt av støy i dag; helikoptertrafikk. Området er per i dag lite attraktiv å behalde med omsyn til støykonsekvens.
- Viktig med fokus på konseptskissene for Ågotnes og Mongstad. Det vert varsla ein eigen prosess opp mot Lindås og Fjell kommune når arbeidet med konseptskissene er ferdig.
- Det vart peikt på at den politiske handsaminga til hausten i realiteten er ei løypemelding. Det er viktig at politikarane vert førebudd på dette. Den politiske saka bør og innehalde ei oppdatering av konseptskissene. I tillegg vart det peikt på at politikarane gjerne forventar den store diskusjonen omkring om og kor tid hamna skal flyttast ut, kva deler av hamna som skal flyttast ut, diskusjonen om intermodalitet m.m. Viktig at den politiske saka omtalar vidare arbeid på ein god måte.
- Det vart stilt spørsmål ved om dette arbeidet kan føre til endringar i eigarstrukturen til Bergen og Omland havnevesen.
- Konklusjon:
 - Område E vert vidareført både som hamnealternativ og som fellesområde hamn/jernbane.
 - Område F vert vidareført både som hamnealternativ og som fellesområde hamn/jernbane.
 - Område G vert vidareført både som hamnealternativ og som fellesområde hamn/jernbane.
- Nytt møte i den faglege arbeidsgruppa mot slutten av august.



MØTEREFERAT

Referat frå: Fagleg arbeidsgruppe
Møteleiar: Håkon Rasmussen
Referent: Marte H. Eriksrud
Møtedato: 20. august 2013
Møtestad: Fylkeshuset, møterom Hardanger
Ref.dato: 21. august 2013
Tid: 12:30-15:00
Arkivsak: 200709175-168/MARERI
Arkivnr.: 824

Deltakarar: Håkon Rasmussen, Thorbjørn Aarethun, Torill Klinker, Marte H. Eriksrud, Øyvind Sundfjord, Cecilie Bjørlykke, Inge Tangerås, Øyvind Lygre, Svein Heggelund, Øystein Skaar og Pål Kårbø.
Fråvær: Mette Svanes, Olav Lofthus, Willy Sørensen, Arne Eikefet og Knut Stenevik
Kopi til:

Unnateke frå offentleggjering § 14 1 ledd

Moglegheitsstudie - referat frå møte i fagleg arbeidsgruppe 20. august 2013

Håkon Rasmussen presenterte forslag til endring i den vidare framdrifta for arbeidet. Forslaget er at arbeidet med å utarbeide eit revidert planprogram for Regional plan for ny hamn i Bergensområdet vert starta opp omgåande. Revidert planprogram skal innehalde mellom anna; tidslinje for arbeidet fram mot vedtak av den regionale planen, avgrensing av det planområdet det er ønskje om å jobbe vidare med, skildring av korleis arbeidet skal gjennomførast (milepæler/aktiviteter), skildring av plan for medverknad. Den politiske saka vil også omtale korleis ein vil sikra brei involvering og prosess i samband med høyringa av revidert planprogram (jobbe aktivt opp mot offentlege og private interessentar).

Bakgrunn for forslaget er behovet for å få på plass ein open og føreseieleg prosess. Det er viktig at det gjennom arbeidet med revidert planprogram vert politisk vedtak av kva områder som vert silt vekk og kva områder ein skal arbeida vidare med. Det er viktig at ein utarbeider eit planprogram som ikkje er for snevert, og som ikkje legg hindringar for å få på plass gode løysingar med omsyn til val av lokalitet.

Det kom fram følgjande kommentarar og merknadar:

- Nasjonal godsstrategi vert etter planen ferdigstilt i 2015. Dette arbeidet må integrerast i arbeidet med Regional plan for ny hamn i Bergensområdet ved behov. (KVU for ny godsterminal vil eventuelt starta opp etter 2015)
- Viktig at argumentasjonen som ligg til grunn for tilrådinga i moglegheitsstudien og revidert planprogram er basert på fagleg solide argument.
- Det bør tas initiativ til ein dialog med potensielle vertskommunar for å avklare vidare handtering av planarbeidet inn mot kommunale planprosessar. Bergen kommune informerte om at arbeidet med revisjon av samfunnsdelen til kommuneplanen skal starte opp før arbeidet med arealdelen vert starta opp.

Øyvind Sundfjord, Asplan Viak, presenterte kva områder som er tilrådd silt vekk, kva områder som vert tilrådd vidareført og kva alternativ som skal vindsimulerast. Under og etter presentasjonen kom det fram følgjande spørsmål, merknader og synspunkt:

- Det vart stilt spørsmål ved om det er omsynet til Haakonvern eller sprengstofflageret som er inkludert i silingskriterium for område A og B. Teksten knytt til Forsvaret må kvalitetssikrast.
- Behovet for fleksibilitet er eit viktig moment for val av framtidig lokalitet for ny hamn. Mogleg ekspansjonsareal er ikkje rekna som eit absolutt silingskriterium. Det er naudsynt å kvalitetssikre argumentasjonen og vekting av denne fleksibiliteten.

- Kartet s. 15 viser tilgjengeleg manøvreringsareal ved dei ulike alternativa. Sekretariatet skal ta direkte kontakt med Kystverket og be om ei kvalitetssikring av den faglege grunnlegginga på tema. Då skal det i tillegg vurderast om det i større grad skal differensierast mellom alternativa basert på ulikheit i tilgjengeleg manøvreringsareal. Det vart i tillegg kommentert på at det truleg er større avgrensning på andre hamner langs kysten enn det som uansett vil vere tilfelle i Bergen.
- Avinor opplever inn- og utflygingstilhøva ved Bergen lufthamn Flesland som utfordrande allereie i dag. Endringar i turbulens kan gje dårlegare regularitet og kan såleis framskunda behovet for rullebane 2. Vindsimuleringane vert heilt avgjerande for det vidare arbeidet med område E. Det bør kome tydelegare fram i rapporten, særleg ved «avhuking» i kap. 6, at det er store atterhald om «endeleg konklusjon» knytt til konsekvens for flyplassen.
- Revidert planprogram må skildre kva som skal til for at eit alternativ vert forkasta etter gjennomført vindsimulering.
- Det må kome tydeleg fram i mogleighetsstudien at tilrådd siling er basert på hamnelokalisering og ikkje på moglegheit for fellesareal hamn og jernbane.
- Det vart peikt på at utfordringa med omsyn til støy bør kome betre fram i mogleighetsstudien. Det vart presisert at støy ikkje er eit spørsmål om sikkerheit, men eit HMS spørsmål i høve til forureiningslova.
- Sekretariatet skal ta direkte kontakt med Avinor for å få ei attendemelding på teksten i kap. 7 som omhandlar hovudkonklusjonane frå dei to Avinor-rapportane.
- I revidert planprogram må det presiserast at den endelege utforminga av vidareførte alternativ kan endre seg – innanfor skissert planområde. Det som ligg inn i mogleighetsstudien er førebelse forslag som er meint å vise at det er mogleg å få til løysingar innanfor planområdet.
- I mogleighetsstudien må det kome fram kva type støysone dei ulike områda ligg i. T.d. ligg store deler av området langs vegen i område G i rød støysone.
- Det bør gjennomførast ei dobbelsjekking av om det er riktig at det ikkje vil vere behov for full vindsimulering av område G.
- Område F og G vil begge ha konsekvens på friluftsliv, men på litt ulike måtar (tilgjenge til strandsona versus båtliv).
- Under kap. 7 og kostnadsberekning av vidareførte alternativ må det kome tydeleg fram kva føresetnader som ligg i berekningane. Det må presiserast at det berre er sjølve godsterminalen og ikkje tilkoplingsspor som er medrekna i kostnadene. Koplinga til jernbanenettet er ikkje teke med. Konsulent opplyste om at kostnadsberekningane er utarbeida med tanke på å vere samanliknbare med den tidlegare gjennomførte KUen. Kostnadane er ikkje eit silingskriterium. Det vart peikt på at kostnad likevel i høyringa kan takast i bruk som argument for siling. I kostnadsberekningane for område E er det teke høgde for at ein kan selja overskotsmassar. Jernbaneverket skal sjå nærare på kostnadsberekningane og gje ei attendemelding.
- I kostnadsberekninga er det for å gjere alternativa mest mogleg samanliknbare berre lagt opp til kaifront på 800 meter på vestsida på område F. Det må kome fram i teksten.
- Det vart stilt spørsmål ved kvifor det ikkje er inkludert dybdekart i mogleighetsstudien.

- Den faglege arbeidsgruppa diskuterte utforming av tilrådde vidareførte alternativ. Til dømes område F og om Vardaneset skal inkluderast eller ikkje. Det vart peikt på at ved å ta med Vardaneset (eit område med mange bustadar), vert argumentasjonen for å sile vekk område D (Fleslandsbygda) for tynn. I revidert planprogram må planområdet vera definert slik at det vert ein fleksibilitet i det vidare arbeidet. Vardaneset er per i dag det einaste bustadområdet som ikkje er teke med. Sekretariatet skal sjekke opp om det er andre tilhøve ved område D som t.d. nærleik til farleia og ulempe med ekspansjonsareal på høgare nivå som i større grad er argument for å sile vekk området.
- Område E og F. Ikkje to alternativ, men utforma eit «større» alternativ der det vert presisert at ein ikkje vil ta i bruk heile området, men at ein vil vindsimulere fleire ulike løysingar for å få fram informasjon. Det vart peikt på at moglegheitsstudien og planprogrammet ikkje treng å ha like utforming; revidert planprogram bør legge opp til ein større fleksibilitet ved å ikkje ta utgangspunkt i dei forslaga til løysing av hamneareal som er vist i moglegheitsstudie, men heller ta med heile arealet. Det bør presiserast i revidert planprogram at ikkje alt arealet vil tas i bruk.
- I konkurransegrunnlaget for vindsimulering av vidareførte alternativ må det presiserast at arbeidet skal ha fokus på å optimalisere dei ulike alternativa. Vindsimuleringa må gjennomførast på ein slik måte at det gjev god informasjon for utarbeiding av dei mest optimale alternativa. Det er viktig å vindsimulere også nokon alternativ som ikkje går tett på flyplassen, og som heller er meir i konflikt med andre forhold.
- Innspel på at tilhøva for lastebilnæringa er litt tynt omtalt og formuleringane bør sjåast nærare på. Tilhøve som kapasitet på Flyplassvegen, køsituasjon i dag m.m.
- Det vart stilt spørsmål ved om det er naudsynt å gjennomføre 3-D simulering av tilrådde vidareførte alternativ.
- Det vart opplyst om at område A og område F er vurdert i arbeid som vart gjennomført fleire tiår tilbake.

Sekretariatet vil fram til neste møte få på plass følgjande:

- Den faglege arbeidsgruppa vert invitert til nytt møte i september. På dette møtet skal følgjande dokument presenterast; utkast til revidert planprogram, endeleg versjon av moglegheitsstudien og kvalitetssikring av konseptskissene for Ågotnes og Mongstad.



MØTEREFERAT

Referat frå: Fagleg arbeidsgruppe **Møtedato:** 16. september 2013 **Tid:** 14:00-16:00
Møteleiar: Thorbjørn Aarethun **Møtestad:** Fylkeshuset, 826 **Arkivsak:** 200709175-170/MARERI
Referent: Marte Hagen Eriksrud **Ref.dato:** 17. september 2013 **Arkivnr.:** 824

Deltakarar: Mette Svanes, Svein Heggelund, Øystein Skaar, Øyvind Lygre, Cecilie Bjørlykke, Pål Kårbø, Inge Tangerås, Olav Lofthaus, Willy Sørensen, Kjell Asle Djupvåg, Thorbjørn Aarethun, Øyvind Sundfjord og Marte Hagen Eriksrud.

Fråvær: Arne Eikefet

Kopi til:

Unnateke frå offentleggjering § 14 1 ledd

Fagleg arbeidsgruppe - regional plan for ny godshamn i Bergensområdet - referat frå møte 16. september 2013

Thorbjørn Aarethun ønskte velkommen til møtet og presenterte dagsorden.

Moglegheitsstudie Fleslandsområdet

Konsulent gjorde greie for status for arbeidet med ferdigstilling av Moglegheitsstudie Fleslandsområdet. Det vart peikt på at ikkje alle endringane er gjennomført i det utkastet som vart sendt ut til gruppa.

Det kom fram følgjande kommentarar og merknadar:

- Det vart peikt på at kap. 9 ikkje er oppdatert.
- Den faglege arbeidsgruppa drøfta om kostnader skal vere ein del av moglegheitsstudien eller ikkje. Det er 10 % avvik i utrekning av kostnader mellom Asplan Viak sine tal og Jernbaneverket sine tal. Det var semje om at viss kostnader skal med så må det i tilfelle framstillast på ein anna måte. Inkludering av kostnader no kan føre til val av alternativ diskusjon for tidleg. Kombinasjonsalternativ; under arbeid eit vedlegg. Dette vil ikkje omhandle kostnader. Det var semje om at kostnader ikkje vert ein del av moglegheitsstudien. Kap. 8 og omtale av kostnader må og tas ut.
- Sekretariatet er opne for å ha dialog med fagleg arbeidsgruppe i ferdigstillinga av arbeidet. Marte tar den dialogen vidare med medlemmane i fagleg arbeidsgruppe.

Revidert planprogram

Møteleiaren trakk fram følgjande hovudmoment som det er ønske om å drøfte med fagleg arbeidsgruppe; føremål, Fleslandsalternativet, Kombinasjonsalternativet og kap. om konsekvensutgreiing.

I drøftinga av revidert planprogram kom det fram følgjande kommentarar og merknadar:

- Det vart stilt spørsmål ved korleis dei tre tilrådde vidareførte alternativa i Moglegheitsstudie Fleslandsområdet skal handsamast vidare. Det vart tatt til orde for at revidert planprogram må skildre vidare arbeid med desse alternativa, og at det ikkje bør gjennomførast KU for alle tre.
- Forslag om at «fase 2» av moglegheitsstudien kan vere eit parallelt arbeid med handsaming, høyring og vedtak av revidert planprogram. «Fase 1» har ikkje avklart endeleg om det er byggbare områder på Flesland. Det er naturleg å avgrense eit planområde som inkluderer dei tre tilrådde vidareførte alternativa, men det bør ikkje være full KU på alle tre. Det vart i tillegg peikt på at vindsimuleringa vil ta tid og at det bør vurderast om det kan gjennomførast eit arbeid på dette parallelt med utarbeiding av planprogram.

- Innspel på føremål kap. 1.2:
 - Framtidig godshamn i Bergensområdet eller for Bergensområdet?
 - Skal det vere framtidig godshamn i Bergensområdet eller for Bergensområdet?
 - Kommentar på at «framtidig godshamn» kan oppfattast som hamn i eintall. Det var derimot semje om at det kan stå slik i og med at det her vert sikta til ei hamn, med fleire terminalar, og at Kombinasjonsalternativet såleis er inkludert.
 - Innspel på at hovudføremålet er for snevert og at det må formulerast meir tydeleg. Formålet må vere å leggja til rette for ei framtidsretta og effektiv hamn.
 - Innspel på delføremål, kulepunkt 2; planen må jo avklare om man skal flytte ut. Planen må også avklare om det er reelt og aktuelt å få til ein samlokalisering mellom hamn og godsterminal for jernbane.
 - Innspel på delføremål, kulepunkt 4; vert vist til at det arbeidet er godt i gang. Formuleringa bør endrast. Det vart peikt på at det ikkje er organisering av Bergen og Omland havnevesen som vert vist til, men finansiering av eventuell ny godshamn.
- Innspel på at revidert planprogram må vere tydeleg på kvifor arbeidet vert starta opp og kva deler av hamna som skal flyttast og kvifor. Planen må gje ei grunngjeving for utflytting og skildra kva ein oppnår med ei utflytting.
- Det vart informert om framtidig politisk handsaming av «Sjøtransportstrategi 2013-2020» med tilråding om at det vert regulert ei godshamn på Flesland. Dette arbeidet har ikkje vore kjent for alle berørte partar før i dette møtet.
- Innspel på at revidert planprogram bør innehalde mål for framtidig godshamn; mål som skildrar kva dei ulike alternativa skal målast opp imot.
- Innspel på at overordna føringar må inn; t.d. knytt til effektive hamner og effektiv transport, samt samordningsmoglegheiter mellom ulike transportformer.
- Avgrensinga av Fleslandsalternativet må spissast. Den avgrensinga som no ligg inne er for stor.
- Innspel på at revidert planprogram må omtale jernbanetilkopling til både Fleslandsalternativet og Kombinasjonsalternativet. Planen skal ha eit langt tidsperspektiv og framtidig lokalisering av godsterminalen for jernbane er ikkje kjent.
- Innspel på sentrale spørsmål som må besvarast i planprogrammet; Kva slags hamn trenger Bergensområdet? Kva slags kopling treng vi til jernbane? Betyr intermodalitet noko i det heile tatt?
- Drøfting av kombinasjonsalternativet. I tidlegare arbeidet vart det lagt opp til full fleksibilitet. Det er gjennomført eigna møter med Fjell og Lindås kommune. Det er behov for ei ny vurderinga av kombinasjonsalternativet; med fokus på transformasjonsmoglegheiter CCB og Mongstad Base, samt å synleggjere aktuelle områder utover dette.
- Det vart peikt på at det er viktig å sjå ting frå næringslivet si side. Avstanden mellom CCB og Mongstad er ikkje så stor for dei aktørane som faktisk driver industri. Viktig at aktørane vert tatt med inn i planarbeidet.
- Innspel på at det er samfunnsinteressen som må stå sentralt og ikkje omsynet til private aktørar.
- Innspel på at samfunnsøkonomi, transportøkonomi, miljøkostnader m.m. må utgreiast.
- Kommentar på at det er for tidleg å seie noko om funksjonsfordeling mellom hamnane i kombinasjonsalternativet. Dette må vere eit utgreiingstema.
- Innspel på at finansieringa av framtidig godshamn må omtalast i planarbeidet.
- Innspel på at revidert planprogram må innehalde ei skildring av dei tre hamnealternativa; kva er dei ulike alternativa? Kva funksjonar er aktuelle kor?
- Innspel på at ein må vere tydeleg på kva årstall som ligg til grunn. 2030 er for kort.
- Kommentar på den skeive retningsbalansen som finns i dag. Det er for høy stigning på Bergensbanen slik den ligg i dag til at det er aktuelt å frakte gods til Oslo.
- Innspel på at revidert planprogram må innehalde ei omtale av konkurranseforhold mellom dei ulike transportformene. Ei ny godshamn kan føre til ei endring i bruken av dei ulike transportformane; konsekvens av dette må gjerast greie for i planarbeidet.
- Innspel på at nærskipfart må vere eit viktig tema.
- Innspel på at logistikk-løysingar må definerast betre.
- Innspel på at koplinga opp mot den Nasjonale godsutgreiinga må omtalast.

- Innspel på at maritime tilhøve må inn som tema; kopling til hovudleia, kor eigna tilhøve er det for innsegling av skip m.m.