

Konseptvalgutredning logistikknutepunkt i Bergensregionen

Oppsummering av høringsmerknader

Oktober 2016



Jernbaneverket

KVU logistikknutepunkt i Bergensregionen

Oppsummering av høringsmerknader

Oktober 2016

Innhold

| | | |
|------|---|----|
| 1. | Innledning..... | 4 |
| 1.1. | Om KVUen | 4 |
| 1.2. | Om høringen..... | 4 |
| 1.3. | Strukturen i oppsummeringsrapporten | 5 |
| 2. | Tematisk oppsummering og kommentering av merknadene | 6 |
| 2.1. | Prosess..... | 6 |
| 2.2. | Metodikk | 8 |
| 2.3. | Behov, mål og krav | 14 |
| 2.4. | Prissatte virkninger..... | 17 |
| 2.5. | Ikke prissatte virkninger | 19 |
| 2.6. | Andre virkninger | 25 |
| 2.7. | Tekniske løsninger | 29 |
| 2.8. | Andre løsninger som ønskes utredet | 30 |
| 2.9. | Anbefaling..... | 31 |
| 3. | Sammendrag av innkomne merknader | 33 |
| 3.1. | Offentlige aktører | 33 |
| 3.2. | Andre aktører | 38 |
| 3.3. | Privatpersoner | 53 |
| 4. | Vedlegg..... | 81 |

1. Innledning

1.1. Om KVUen

En konseptvalgutredning (KVU) er statens prosjektmodell for kvalitetssikring i tidlig fase for investeringer over 750 millioner kroner.

En KVU gjennomføres i forkant av planlegging etter plan- og bygningsloven. Hovedelementene er å vurdere de behov som ligger bak og utløser tiltaket, hvilke mål dette skal underbygge, og hvilke krav som skal settes til tiltaket og som tiltaket skal evalueres etter. Videre skal det sees på hvilke konseptuelle løsningsforslag som er aktuelle. Disse skal evalueres i en konseptanalyse med anbefaling av prinsipper og retningslinjer for videre planlegging etter plan- og bygningsloven.

Arbeidet i KVU for logistikknutepunkt i Bergensregionen er basert på metoden beskrevet i Finansdepartementets veileder for utarbeidelse av KVU-dokumenter, som igjen er utformet i tråd med rammeavtalen for ordningen med ekstern kvalitetssikring.

Flere av høringsinnspillene er rettet mot manglende kunnskapsgrunnlag og detaljering ved de enkelte lokaliseringene. Det er viktig å presisere at en KVU er et konseptuelt planverktøy som har som formål å skissere mulighetsrommet, og ikke detaljeringen, av vurderte tiltak. Geografisk plassering av terminaler og infrastruktur er således utredet på et overordnet nivå, og ikke detaljprosjektert. Likeledes, er vurderingene i KVUen basert på eksisterende kunnskap, og ikke en detaljert og komplett kartlegging av alle virkninger.

Det har også kommet en rekke merknader som peker på manglende involvering og medvirkning. For Jernbaneverket er det her viktig å presisere at KVU i hovedsak er statens utredningsverktøy, og at involvering på dette nivået i hovedsak dreier seg om involvering av andre offentlige aktører. Ettersom KVU i stor grad handler om samfunnets og brukernes behov, mål og krav, og ikke er en detaljert plan, ligger involvering og mulighet for medvirkning for enkeltpersoner i mindre grad innenfor KVU-metodikken. Et eventuelt videre arbeid med å etablere logistikknutepunkt vil omfattes av plan- og bygningsloven, der kravet til medvirkning fra grunneiere og andre interessenter er langt sterkere.

1.2. Om høringen

Det har vært et stort engasjement i høringsperioden. Det har vært arrangert folkemøter, politiske møter, demonstrasjoner, befaringer samt svært mange møter med ulike velforeninger og interesseorganisasjoner.

KVU for logistikknutepunkt i Bergensregionen ble lagt ut på høring den 7. januar 2016 med høringsfrist 27. mai 2016. Etter forespørsel fra flere aktører, ble høringsfristen utsatt til 23. juni 2016. Totalt har det kommet 263 innspill. De aller fleste innspillene er kommet fra privatpersoner (203) men også offentlige etater (13) og andre aktører (47) har bidratt.

Jernbaneverket setter pris på det store engasjementet, og mener det er svært positivt at det har kommet så mange synspunkter og supplerende informasjon til KVU-arbeidet.

Merknadene fra de offentlige etatene omhandler i hovedsak de virkningene som den enkelte etat har ansvar for.

- Fylkesmannen fremhever de negative konsekvensene ved å legge en terminal på Haukås og på Unneland.
- NVE påpeker at alternativene Haukås, Espeland og Unneland kommer i betydelig konflikt med allmenne interesser knyttet til vassdrag.
- Statens vegvesen støtter Jernbaneverkets anbefaling om Rådal eller Unneland, men vurderer fremlagt alternativ i Rådal som noe bedre enn alternativet på Unneland i forhold til transportarbeid og tilknytning til overordnet veinett.

Bergen kommune støtter Jernbaneverkets anbefaling om delt konsept, og fremhever Rådal som det beste alternativet for ny jernbaneterminal, og Ågotnes som det beste alternativet for havn. Kommunen understreker også at det er problematisk å bruke KVU som lokaliseringsverktøy. Hordaland fylkeskommune ønsker videre utredning av alternativer i Arnadalen og på Flesland. Fylkeskommunen påpeker også at det haster med å avklare fremtidig plassering av terminalen. Både Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune etterlyser en grundigere vurdering av noen av alternativene som ikke har blitt vurdert eller har blitt silt bort på et tidlig stadium.

Næringsorganisasjonene peker på viktigheten av at logistikknutepunktet lokaliseres sentralt i markedet, og etterlyser grundigere analyser av fordelene med et samlet konsept med jernbaneterminal og havn på samme sted.

Merknadene fra privatpersoner, organisasjoner og andre aktører med interesser knyttet til enkeltlokaliseringene, er generelt rettet mot KVUens prosess og metodikk, samt et sterkt ønske om at logistikknutepunktet ikke skal etableres i eget nærmiljø. Et logistikknutepunkt med tilhørende infrastruktur er et stort inngrep i ethvert nærmiljø, og Jernbaneverket har full forståelse for at saken har skapt engasjement i nærområdene rundt de skisserte lokaliseringalternativene.

1.3 Strukturen i oppsummeringsrapporten

Denne rapporten er i hovedsak utarbeidet for å oppsummere hovedtrekkene i høringen, og for å svare ut de mange høringsuttalelser som stiller spørsmål ved KVUen og det arbeidet som er gjort.

I kapittel 2 er de innkomne merknadene kommentert. Vi har valgt å kommentere merknadene tematisk og ikke enkeltvis, ettersom svært mange har merknader omhandler de samme temaene. Vi har valgt å ha særlig fokus på de merknadene som stiller spørsmål ved eller påpeker feil og mangler i KVUen. Generelle utsagn og synspunkter tas til orientering, og kommenteres ikke. Avslutningsvis vurderes det om Jernbaneverkets anbefaling må endres på bakgrunn av det som er kommet frem i høringen.

Alle merknadene er oppsummert i kapittel 3. Alle merknadene oversendes også Samferdselsdepartementet i sin helhet som vedlegg til denne rapporten.

2. Tematisk oppsummering og kommentering av merknadene

2.1. Prosess

2.1.1. *Prosessen oppleves som lukket og udemokratisk*

- a) *Det stemmer ikke at KVVU-prosessen har vært åpen med mulighet for å komme med innspill. Berørte grunneiere har ikke blitt informert og involvert. Berørte bedrifter og organisasjoner på de ulike lokalitetene har ikke blitt involvert. Godsoperatørene er ikke blitt involvert i prosessen.*
- b) *Avgjørelse om lokalisering bør tuftes på et bredt forankret grunnlag med omfattende høringsrunder*

Jernbaneverkets kommentar:

a) Det er i arbeidet lagt vekt på en åpen prosess med mulighet for innspill i de ulike fasene i prosjektet. KVVU-arbeidet er faglig forankret i en bredt sammensatt prosjektgruppe, der blant annet godsoperatørene har deltatt. Godsoperatørene er i tillegg involvert både i intervjuform gjennom markedsanalysen, og gjennom deltakelse på verkstedene som har blitt avholdt i løpet av prosessen. Det er dessuten avholdt egne møter med næringsaktørene og velforeninger i løpet av arbeidet med KVVUen. Berørte grunneiere, bedrifter og organisasjoner er ikke involvert særskilt, men har på lik linje med andre berørte parter blitt invitert til møter sammen med velforeninger og transportnæringen. Involvering og mulighet for medvirkning for enkeltpersoner ligger bare i mindre grad innenfor KVVU-metodikken, ettersom KVVU i stor grad skisserer behov, mål og krav, og ikke er en detaljert plan. Et eventuelt videre arbeid med å etablere logistikknutepunkt vil omfattes av plan- og bygningsloven, der kravet til medvirkning er langt sterkere.

b) En KVVU er ikke en plan som endelig fastsetter lokalisering av logistikknutepunktet, men snarere et faglig grunnlagsdokument til hjelp for store statlige investeringer. KVVUen har pekt på flere lokaliseringer, disse er vurdert som hensiktsmessige etter en grundig siling basert på gitte kriterier. De lokaliseringene som står igjen til slutt, er alle hensiktsmessige, men har ulike kvaliteter som de scorer høyt på. Det er derfor Jernbaneverket sitt syn at lokaliseringene er tuftet på et bredt forankret grunnlag.

Når det gjelder omfattende høringsrunder ligger ikke dette innenfor KVVU-metodikken. En KVVU er svært overordnet som planverktøy, og skisserer således mulighetsrommet, og ikke detaljeringen, i den videre prosessen. Et eventuelt videre arbeid med å etablere logistikknutepunkt vil omfattes av plan- og bygningsloven, der kravet til medvirkning er langt sterkere.

2.1.2 *Prosessen oppleves som uryddig*

- a) *Det er gjort vesentlige endringer i rammebetingelser og arealdisponering fra tidligere utredninger om lokalisering av godsterminal (Mulighetsstudie fra 2011).*
- b) *Det stilles spørsmål om JBV har vært forutinntatte og om det er gått prestisje i saken.*
- c) *JBV er inhabil i saken pga medlemskap i Bergens næringsråds ressursgruppe for transport.*
- d) *Konstruktive innspill har blitt avfeid/prosedert offentlig underveis.*
- e) *Det er en svakhet at de er de samme konsulentene som har utarbeidet KVVUen, varestrømsanalysen, rapport om steindeponi i Hordnesskogen, mulighetsstudien fra 2011 og mulighetsstudien for Visjon Dokken. Ulike fagmiljøer burde ha blitt involvert.*

Jernbaneverkets kommentar:

a) Mulighetsstudien fra 2011 var et forprosjekt knyttet til en mulig etablering av ny godsterminal, og ikke en del av KVVU-metodikken. En KVVU er et mye grundigere dokument, med strenge retningslinjer for gjennomføring. Rammebetingelser og arealdisponering har naturlig endret seg som en følge av ny og utvidet prosess, bestillingen fra Samferdselsdepartementet og vurderingene gjort i KVVU-arbeidet.

b) For Jernbaneverket har formålet vært å finne en lokalisering som er mest mulig hensiktsmessig i forhold til godshåndtering. Vi har gjennomført en grundig prosess i utredningen av ulike alternative lokaliseringer. Mandatet for utredningen har vært å finne en langsiktig avklaring av håndtering av gods i Bergensregionen, og Jernbaneverket har ikke hatt særinteresser knyttet opp mot noen av enkeltlokaliseringene.

c) Jernbaneverket er, som de fleste offentlige samferdselsaktører i Bergensregionen, medlem i Bergen Næringsråd. Samarbeidet er uforpliktende og Jernbaneverket kan ikke se hvordan dette kan ha påvirket KVVU-arbeidet. Jernbaneverket har ikke vært til stede under Bergen Næringsråds behandling av KVVUen.

d) Jernbaneverket mener å ha gjennomført en ryddig og prosess og kan ikke se at konstruktive innspill har blitt avfeid/prosedert offentlig underveis i utredningsprosessen. Etter at vår anbefaling er levert, har vi fått en del spørsmål om konseptuelle løsninger og enkeltlokaliseringer, både fra politikere og gjennom media. Jernbaneverket har så langt det har vært mulig prøvd å svare ut disse spørsmålene.

e) Det er riktig at konsulentfirmaet Asplan Viak AS har gjennomført flere rapporter for Jernbaneverket. I KVVU for logistikknutepunkt i Bergensregionen har konsulentoppdraget blitt lyst ut til flere tilbydere gjennom Jernbaneverkets rammeavtaler, og i tråd med offentlig anskaffelsesprosess. Vi kjenner Asplan Viak AS som svært dyktige, og er ikke enige i at dette er en svakhet ved KVVUen.

2.1.3 *Prosessene oppleves som lovstridig*

a) *Prosessene er i strid med grunnlovens §§98, 100, 102, 104 og 112*

Jernbaneverkets kommentar:

Paragrafene det vises til gjelder forhold knyttet til likhet for loven, ytringsfrihet, rett til privatliv, særlige retter for barn samt rettigheter knyttet til miljø og natur og rett til kunnskap om planlagte inngrep.

KVVU-arbeidet har ikke spesifikt lagt Grunnloven til grunn, men har forholdt seg til oppdragsbrevet fra Samferdselsdepartementet, og gjeldende KVVU-metodikk, utarbeidet av Finansdepartementet. Jernbaneverket ser at KVVU-en berører flere av de tema som de nevnte paragrafene omhandler, men kan likevel ikke se at KVVU-en er i strid med Grunnloven.

2.1.4 *Spørsmål til prosessen*

a) *Hvorfor haster det med en avklaring?*

b) *Hvordan er den videre prosessen?*

c) *Hvem tar endelig avgjørelse i saken?*

Jernbaneverkets kommentar:

a) Samferdselsdepartementet har i brev av 07.03.2014 gitt Jernbaneverket i oppdrag å utarbeide en konseptvalgutredning for logistikknutepunkt i Bergensregionen. Bakgrunnen for KVVU-oppdraget er todelt: Dagens godshavn og jernbaneterminal har ikke kapasitet til å kunne håndtere fremtidige godsmengder. For godsterminalen på Nygårdstangen er kapasitetsgrensen allerede i ferd med å nå taket. Samtidig er dagens lokalisering i sterk konflikt med byutviklingsinteresser. Dette danner grunnlaget for det prosjektutløsende behovet, som understreker at det er nødvendig med et logistikknutepunkt som gir tilstrekkelig kapasitet, og en bærekraftig areal- og transportutvikling i Bergensregionen. Flere næringsaktører ser seg i dag om etter nye arealer for sin virksomhet. En lokalisering med nærhet til et fremtidig logistikknutepunkt vil gi effektiv transport og en bærekraftig by- og transportutvikling. Behovet for avklaring må således ses i sammenheng både med kapasitetssituasjonen (spesielt på Nygårdstangen) og behovet for en bærekraftig areal- og transportutvikling i Bergensregionen.

b) Det utføres nå en ekstern kvalitetssikring av arbeidet av Dovre group og TØI. Denne overleveres til departementet høsten 2016. På bakgrunn av KVVUen, høringsuttalelsene og KS1 vil Regjeringen fatte en beslutning om videre prosess. Beslutningen kan peke mot en bestemt lokalisering, men kan også være en bestilling om videre utredninger. Dersom Regjeringen fatter beslutning om å gå videre med en eller et begrenset antall lokaliseringer, vil det trolig settes i gang videre planlegging etter plan- og bygningsloven (kommunedelplan, reguleringsplan mm.). Byggestart vil kunne finne sted først etter endelig planavklaring.

c) Endelig avgjørelse i saken blir tatt av Regjeringen.

2.2 Metodikk

2.2.1 Generelle merknader

- a) *KVVUen er ikke utarbeidet i tråd med oppdraget.*
- b) *Tar ikke tilstrekkelig hensyn til overordnet planverk.*
- c) *Bærer preg av manglende kompetanse utenfor JBV's kjerneområde.*
- d) *KVVUen tar utgangspunkt i foreldet datagrunnlag.*
- e) *KVVUen bærer preg av manglende helhetlig logistikkplanlegging. Tar ikke utgangspunkt i hub & spoke-teorien.*

Jernbaneverkets kommentar:

a) KVVUen er utarbeidet med utgangspunkt i oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet, datert 07.03.2014.

b) Overordnet planverk (slik som kommuneplanens arealdel, regionale planer etc.) er viktige deler av analysegrunnlaget, men er ikke førende for en KVVU på samme måte som for planlegging etter plan- og bygningsloven.

c) Jernbaneverket har utarbeidet KVVUen, men har knyttet til seg en konsulentgruppe med bredt kompetanseområde. Prosjektet har også vært organisert med en bredt sammensatt prosjektgruppe, som har gitt faglige innspill til arbeidet.

d) Vurderingene i KVUen tar utgangspunkt i det siste tilgjengelige datagrunnlaget som er relevant på dette utredningsnivået.

e) En KVU er en overordnet utredning som utarbeides etter en gitt metodikk. I KVU for logistikknutepunkt er det gjort omfattende analyser av de vurderte konseptene og alternativene, både opp mot det nasjonale og internasjonale transportnettverket, og opp mot det lokale og regionale distribusjonsnettverket. Jernbaneløst kan derfor ikke se at tilnærmingen til logistikkplanleggingen i KVUen ikke har vært helhetlig.

Se også kommentarer under neste punkt, 2.2.2.

2.2.2 KVU som lokaliseringsverktøy

- a) KVUen er for overordnet og lite detaljert til å kunne ta et lokaliseringsvalg.
- b) Plassering er ikke godt nok utredet med hensyn til konsekvenser for omgivelsene.
- c) Det etterlyses en full konsekvensutredning av lokaliseringsalternativene (KU).
- d) KVUen viser ikke nøyaktig plassering av terminalene. De reelle konsekvensene kan derfor ikke vurderes.
- e) KVUen inneholder mange feil.
- f) Det må utarbeides tilleggsutredninger før en beslutning tas.
- g) Det har ikke vært avholdt befarings.

Jernbaneløstets kommentar:

Jernbaneløstet er i oppdragsbrevet bedt om å avklare både konseptuell løsning og lokalisering for et fremtidig logistikknutepunkt i Bergensregionen. En KVU er en faglig statlig utredning som analyserer transportbehov og ulike konseptuelle løsninger som kan løse disse behovene. En KVU gjennomføres før prosjektplanlegging etter plan- og bygningsloven, og er metodisk mer grovmasket enn slik planlegging. I en KVU er det vist tekniske løsninger som er gjennomførbare, men som ikke har samme detaljeringsnivå som et prosjekt som prosjektplanlegges etter plan- og bygningsloven. Geografisk plassering er også vist overordnet, med vekt på å synliggjøre mulighetsrommet, og vil måtte justeres ved videre planlegging. KVU-metodikken er grovmasket når det gjelder vurdering av konsekvenser av tiltaket, og må ikke forveksles med en KU (konsekvensutredning), som gjøres i forbindelse med planlegging etter plan- og bygningsloven. I en KVU gjøres en vurdering av konfliktpotensial for de største ikke prissatte verdiene i området, basert på eksisterende regionale og nasjonale kartlegginger, og med utgangspunkt i en overordnet geografisk plassering innenfor et nærområde. En KU kartlegger konsekvenser av et tiltak basert på større kunnskap om tiltakets plassering og utforming, og der det også gjennomføres egne undersøkelser og befarings for tema som ikke er kartlagt fra før.

KVU-metodikken er egnet til å kunne synliggjøre avgjørende konsekvenser, og rangere mellom konsepter og alternativer. Den grovmaskede metodikken tilsier imidlertid at det vil være konsekvenser som ikke synliggjøres på dette utredningsstadiet. Dette er enten fordi konsekvensene ennå ikke er kartlagt, eller at de ikke fremgår av de regionale og nasjonale kartleggingene som KVU-metodikken legger opp til å bruke.

Det er regjeringen som bestemmer om det skal igangsettes tilleggsutredninger, eller videre planlegging etter plan- og bygningsloven med tilhørende KU.

Se også kommentarer til KVU-prosessen under 2.2.1. og 2.9.

2.2.3 *Konseptutvikling og siling*

- a) *KVUen omhandler ikke konsepter, bare lokaliseringer.*
- b) *Noen konsepter/alternativer er mangelfullt utredet.*
- c) *Det fremgår ikke av rapporten hvilke alternativer som har vært vurdert tidlig i prosessen.*
- d) *Det stilles spørsmål ved at alternativene Hordnesskogen og Rådal slås sammen i løpet av silingsprosessen.*
- e) *Flesland Øst silt ut på sviktende premisser: Mulig å få til en god terminallokalisering uten konflikt med rullebane 2.*
- f) *Muligheten for trinnvis utbygging er ikke vurdert for konseptene og lokaliseringene.*

Jernbaneverkets kommentar:

a), b) og c) KVUen vurderer både konsepter og lokaliseringalternativer, i tråd med oppdragsbrevet fra Samferdselsdepartementet. Konseptene er utviklet med utgangspunkt i 4-trinnsmetodikken, der behovene søkes tilfredsstillt på et lavest mulig tiltakstrinn. Lokaliseringalternativene er fremkommet gjennom tidligere utredningsarbeider, verksteder og innspill fra prosjektorganisasjonen. I tillegg er det gjort et eget GIS-basert arealsøk for å sjekke ut om det finnes andre egnede arealer i regionen. Det er gjennomført flere silingsrunder for å komme frem til de beste lokaliseringalternativene. KVUen dokumenterer hvorfor alternativene har blitt silt ut eller blitt utredet videre. For beskrivelse av konseptene, alternativene og silingsprosessen vises det til [Konseptrapporten](http://www.jernbaneverket.no/contentassets/f803e6f82ef1459e9012a2f4b5633d31/pou-00-a-00102_konseptrapport.pdf) (http://www.jernbaneverket.no/contentassets/f803e6f82ef1459e9012a2f4b5633d31/pou-00-a-00102_konseptrapport.pdf.)

d) Rådal og Hordnesskogen ble vurdert som to selvstendige alternativer i siling 1 og 2, og begge alternativene ble videreført til siling 3. En sentral del av arbeidet i siling 3 dreide seg om å optimalisere terminalplasseringene for de videreførte alternativene. Det ble derfor besluttet å slå sammen Hordnesskogen og Rådal, som begge ligger innenfor et nærområde det var naturlig å vurdere under ett for optimalisering av terminalplassering. I denne fasen ble det først forsøkt med en plassering som lå nord-sør over deponiområdene, men den ble vurdert som svært vanskelig å gjennomføre. Det ble derfor jobbet videre med en variant som går inn i skogen. Ved en eventuell videre planlegging vil det jobbes videre med optimalisering av terminalplasseringen.

e) Flesland Øst ble vurdert som jernbaneterminal, og silt ut i første silingsrunde pga. konflikt med rullebane 2. Terrenget i området er svært kupert, noe som gjør en alternativ plassering i dette området svært dyrt og krevende. Rullebane 2 medfører også byggerestriksjoner i dette området. Jernbaneverket mener det var en riktig vurdering å sile ut alternativet.

f) Muligheten for trinnvis utbygging har vært sentralt i arbeidet med å utforme dimensjoneringskravet for jernbaneterminal, og terminalutformingene som ligger til grunn for dimensjoneringskravet er valgt nettopp fordi den muliggjør en gradvis utbygging av terminalen til en fullskala kranløsning, noe som trolig vil bli aktuelt først på lengre sikt. Dette er beskrevet i kapittel 4.3.2 i [Hovedrapporten](http://www.jernbaneverket.no/Prosjekter/Utredninger/Godsterminaler/KVUGodsBergen/) (<http://www.jernbaneverket.no/Prosjekter/Utredninger/Godsterminaler/KVUGodsBergen/>), og noe mer detaljert i dokumentet [Teknisk beskrivelse av konsepter og alternativer](#) (sistnevnte rapport ligger ikke ute på prosjektets hjemmeside, men kan tilsendes på forespørsel). Muligheten for trinnvis utbygging er ikke formulert som eget krav, da det på dette utredningsstadiet ikke er mulig å skille mellom de ulike lokaliseringalternativenes evne til kravoppnåelse på dette temaet.

2.2.4 Persontrafikk

- a) Kombinasjonsmuligheten med persontog er ikke utredet tilstrekkelig.
- b) En mer markedsoptimal trase må vurderes
- c) KVUen bruker for lave tidsverdier for tilbringertjeneste til flyplass
- d) Stiller spørsmål ved de samfunnsøkonomiske vurderingene av persontransport. Et persontogtilbud til Flesland vil ha positiv samfunnsnytte.

Jernbaneverkets kommentar:

a) og b) I følge oppdragsbrevet skal det vurderes om investeringene i godstransport også kan dekke relevante behov for persontrafikk i Bergensområdet, og at det i forlengelsen av dette skal vurderes om det er lønnsomt å bygge ut tilstrekkelig kapasitet til at ev. nye strekninger kan trafikkeres av både person- og godstog sammenliknet med infrastrukturtiltak avgrenset til godstransporten. Det er viktig å presisere at hovedoppdraget fra Samferdselsdepartementet er rettet mot godshåndtering. Persontrafikk er nevnt som en av mange underleveranser, og beskrevet med utgangspunkt i investeringene i godstransporten. Jernbaneverket har med bakgrunn i oppdraget vurdert muligheten for persontrafikk med utgangspunkt i den traseen som er mest optimal for godstransporten. For alternativene i Bergen sør som er vurdert som aktuelle for persontransport, er det lagt til grunn at traseen med avgreining i Ulriken og tunnel sørover, er den mest hensiktsmessige både for kostnader og konsekvenser. Det er derfor denne traseen som er lagt til grunn i vurderingen av persontransport. Jernbaneverket mener at vurdering av en annen trase som er suboptimal i forhold til investeringen i godstransport ligger utenfor mandatet til KVUen.

c) og d) I KVUens beregning av generaliserte reisekostnader for et togtilbud mot Bergen sør, er det benyttet tidsverdier for lokale kollektivreiser. NSB mener at disse tidsverdiene er for lave. Jernbaneverket ser i ettertid at det nok ville vært mer riktig å bruke den høyere tidsverdien for flypassasjerer (dette gjelder kun persontogtilbud til Flesland). Det er også oppdaget en regnefeil i ventetidskostnadene gjengitt i KVUen. Vi har derfor under gjengitt oppstillingen av de generaliserte kostnadene med henholdsvis med riktig ventetidskostnad, og med oppdatert tidsverdi for tilbringertjeneste til fly.

Tabell 2.1. Oppdaterte generaliserte kostnader med rettet ventetidskostnad

| Generaliserte kostnader (GK), Opprinnelig med rettet ventetidskostnad | Flytog. Linjeføring som godstogene til Sletten eller Ådland | Flybuss (raskeste rute) | Bybanen |
|--|--|--------------------------------|----------------|
| Ombordtid | 12.0 | 24.0 | 45.7 |
| Tilbringertid | 16.3 | 16.3 | 16.3 |
| Ventetid | 33.0 | 17.6 | 6.3 |
| Billettpris kr/tur, enkeltbillett | 90 | 90 | 35 |
| Sum GK | 151.3 | 147.9 | 103.3 |
| Generalisert kostnadsindeks relativ til buss | 1.0 | 1.0 | 0.7 |

Tabell 2.2. Oppdaterte generaliserte kostnader med tidsverdi = flyreiser

| Generaliserte kostnader (GK) Tidsverdi=flyreiser | Flytog. Linjeføring som godstogene til Sletten eller Ådland | Flybuss (raskeste rute) | Bybanen |
|---|--|--------------------------------|----------------|
| Ombordtid | 64.0 | 128.1 | 244.5 |
| Tilbringertid | 122.3 | 122.3 | 122.3 |
| Ventetid | 174.7 | 87.3 | 29.1 |
| Billettpris kr/tur, enkeltbillett | 90 | 90 | 35 |
| Sum GK | 451.0 | 427.7 | 430.9 |
| Generalisert kostnadsindeks relativ til buss | 1.1 | 1.0 | 1.0 |

Vår konklusjon er at selv med endrede tidsverdier for ventetid og ombordtid, vil ikke rangeringen av de ulike tilbudene endres i særlig grad. Forskjellen mellom KVUens beregninger og NSBs anslag for markedsgrunnlag kan forklares av andre faktorer, f.eks. forutsetninger om kjøretid (-1 minutt), høyere frekvens (opp mot 10 minutter), takster og eventuelt skinnfaktor (egenskaper ved skinnegående transportmidler som gjør at trafikantene under ellers like vilkår velger skinnegående transport fremfor buss).

d) NSB har i forbindelse med sin høringsuttalelse gjort en enkel markeds- og samfunnsøkonomisk vurdering av et persontogtilbud til Flesland. Dette ligger som vedlegg til høringsuttalelsen. Uten å ha gått detaljert inn i regnestykket, mener Jernbaneverket at det er flere utfordringer knyttet til denne vurderingen. Blant annet mener vi at investeringskostnaden som er lagt til grunn i den samfunnsøkonomiske vurderingen ikke tar høyde for de reelle investeringene i infrastruktur som kommer som følge av å kjøre persontrafikk på et godsspor. I NSBs regnestykke er også investeringene i terminal tatt for gitt, og er ikke inkludert. Den samfunnsøkonomiske vurderingen gir dermed ikke et riktig bilde av samfunnsnyttens av investeringen som helhet.

I KVU-arbeidet er det kun gjort en overordnet vurdering av potensialet for persontrafikk på godsbane, og det er ikke beregnet samfunnsnytte av et persontogmarked. Jernbaneverket mener likevel at beregningene i KVUen gir et tilstrekkelig grunnlag for å anbefale at persontrafikk ikke videreføres som del av godskonseptene.

2.2.5 Metodiske forutsetninger

- Stiller spørsmål om Stortingsvedtak 721-727 endrer forutsetningene for JBV's anbefalinger.*
- Det stilles spørsmål om KVUen ser tilstrekkelig langt frem i tid.*
- KVUen er ikke fremtidsrettet nok. Tar utgangspunkt i dagens teknologi, og vurderer ikke teknologiutvikling for fremtidige transportløsninger.*
- 0-alternativet/dagens situasjon er ikke tilstrekkelig analysert med de samme forutsetningene som de øvrige konseptene.*
- Det er feil at det brukes ulike containertyper på sjø og bane.*

Jernbaneverkets kommentarer:

a) I vedtaket det vises til, bes det blant annet om at regjeringen i arbeidet med NTP skal ha en helhetlig tilnærming til logistikknutepunkt, og se investeringer i farled, havn, vei- og banesystem i sammenheng. I arbeidet med KVUen er det lagt vekt på å se godstransport på vei, bane og sjø i sammenheng. Det er også gjort omfattende analyser av et samlet konsept med havn og jernbane på samme sted. På bakgrunn av disse analysene er det anbefalt å ikke gå videre med samlet konsept, men å satse på delt konsept. Jernbaneverket mener at stortingsvedtaket ikke endrer forutsetningene for våre anbefalinger.

b) KVUens analyseperiode går frem mot 2050. Det betyr at 2050 er brukt som målpunkt for prognoser, samfunnsøkonomisk analyse og måloppnåelse. Det har imidlertid vært viktig i arbeidet at logistikknutepunktet skal kunne oppfylle samfunnsmålet i et langsiktig perspektiv. Det er derfor blant annet lagt dimensjoneringskrav til grunn, både for omlastingsarealer og samlasterarealer, som legger til rette for vekst i godstransport også utover et 2050-perspektiv.

c) Fremtidens transport påvirkes av mange faktorer, og utvikling innenfor teknologi, forbruksmønstre, politikk og økonomi kan bidra til endrede forutsetninger. Siden det er stor usikkerhet knyttet til fremtidens teknologi, tar KVUen utgangspunkt i de løsningene vi kjenner til i dag. Det er imidlertid gjort betraktninger rundt hvordan drivkrefter kan påvirke godstransporten på ulike måter gjennom identifisering av scenarier. Dette er beskrevet på s. 35 og 90 i Hovedrapporten, og i mer detalj i Behovsanalysen (<http://www.jernbaneverket.no/Prosjekter/Utredninger/Godsterminaler/KVUGodsBergen/>).

d) I KVUen er det definert et 0-alternativ (dagens situasjon fremskrevet med vedtatte investeringstiltak). I henhold til KVU-metodikken, er 0-alternativet referansen som andre konsepter skal sammenliknes med, og skal derfor ikke analyseres på samme måte som de andre alternativene. I tillegg til 0-alternativet er det vurdert et eget moderniseringskonsept, som ser på potensialet på dagens terminalområder. Siden det ligger større vedtatte investeringer inne i 0-alternativet for havnen, er det kun utarbeidet en moderniseringsløsning for jernbaneterminalen. Moderniseringskonseptet er analysert i konseptanalysen på lik linje med de andre konseptene/alternativene. Vurderingene tilsier at en modernisering av Nygårdstangen vil gi kapasitet i et 10-20-års perspektiv, og anbefales som tiltak på kort og mellomlang sikt.

e) I KVUen er behovet for standardisering av lastbærere påpekt i behovsanalysen. Det som det vises til her er begrensninger i stablingsmuligheter for vekselbeholdere, samt at en terminalløsning som bruker begge typer containere vil trenge mer areal til stabling enn en terminalløsning som legger til grunn en felles containertype. Dette er et stort hinder for intermodale løsninger der sjøtransport er med.

2.2.6 Manglende utredningstema

a) *Støy og luftforurensning er ikke godt nok utredet. Etterlyser støykart.*

Jernbaneverkets kommentar:

I KVU-arbeidet inngår støy som del av vurderingen for nærmiljø og friluftsliv under de ikke prissatte virkningene. Her er det gjort en overordnet kvalitativ vurdering av omfang av støypåvirkning ut fra antall boliger, skoler, institusjoner, idrettsanlegg etc. som ligger med nærhet til infrastrukturen. Det er også gjort grove beregninger av støy fra selve transporten gjennom beregninger i den nasjonale godstransportmodellen. Det er ikke utarbeidet støykart på dette utredningsnivået, men dette vil inngå i en eventuell videre planlegging av tiltaket etter plan- og bygningsloven.

Luftforurensning er i hovedsak vurdert gjennom målene og kravene definert i KVUen. Effektmål E6 vurderer alternativene og konseptene ut fra målsettingen om å minimalisere luftforurensning. Til dette målet er det definert to krav; ett krav er knyttet til lokal luftforurensning i Bergen sentrum og det andre til globale klimagassutslipp (CO₂). Luftforurensning er imidlertid også indirekte målt gjennom Effektmål E3, som vurderer transportarbeid mellom terminal og markedet. Det er på dette utredningsstadiet ikke gjort vurderinger av lokal luftforurensning utenom Bergen sentrum.

2.3 Behov, mål og krav**2.3.1 Situasjonsbeskrivelse**

- a) *Stiller spørsmål ved at lav vekst i godsmengder over Dokken begrunnes med at havnen er lite attraktiv og umoderne.*
- b) *Det er feil at det er ønske om å frigjøre dagens terminalarealer i Bergen sentrum til byutvikling.*

Jernbaneverkets kommentar:

a) Dette er beskrevet i Hovedrapporten s 21 (<http://www.jernbaneverket.no/Prosjekter/Utreddinger/Godsterminaler/KVUGodsBergen/>), og er basert på informasjon oppgitt i Arealplan Dokken/Nøstet, 2013, utarbeidet av Bergen og Omland Havnevesen. Her kommer det frem at havnen fremstår som umoderne og lite attraktiv i utvikling av fremtidens gods- og distribusjonsløsninger. Det understrekes imidlertid også at terminalen har en lite rasjonell arealutnyttelse, og at den har nådd kapasitetstaket innenfor enkelte funksjoner.

b) Ønsket om frigjøring av dagens terminalarealer til byutviklingsformål er uttrykt av Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune, blant annet gjennom kommuneplanens arealdel 2010-2021 og Regional transportplan for Hordaland 2013-2024.

2.3.2 Prognoser

- a) *Prognosene som er lagt til grunn frem mot 2050 er altfor optimistiske. Tallene er ikke godt nok funderte, og tar ikke høyde for teknologisk utvikling.*
- b) *KVUen mangler grunnlag for å beregne godsmengder østover.*
- c) *Teknologisk utvikling, lavere økonomisk vekst og klimahensyn tilsier at godsmengden bør reduseres frem mot 2050. Effektmålet for kapasitet bør tilpasses dette.*

Jernbaneløstøretts kommentar:

a), b) og c) Fremtidens transport påvirkes av mange faktorer, og utvikling innenfor teknologi, transport, forbruksmønstre, politikk og økonomi kan bidra til endrede forutsetninger. I mandatet til KVUen fremgår det at det skal søkes etter konsepter som gir tilstrekkelig kapasitet på lang sikt i regionen. Jernbaneløstøretts har derfor utarbeidet ulike prognoser for fremtidig godstransport. Det er gjort kjøringar med nasjonal godstransportmodell for godstransport på vei, bane og sjø. Disse prognosene tar utgangspunkt i en markedsdrevet utvikling uten offentlige virkemidler. Av modellkjøringene er det mulig å skille ut prognosene for gods som lastes og losses, og dermed for jernbanens del, hvor mye av godset som skal østover. For havn er det utarbeidet en arealprognose basert på vurderingar av vekst i ulike godstyper. Det er også gjort alternative fremskrivningar basert på befolkningsutvikling, realinntektsutvikling og økt virkemiddelbruk. Det er i tillegg gjort betraktningar rundt hvordan drivkrefter kan påvirke godstransporten på ulike måter gjennom identifisering av scenarier. Dette er beskrevet på s. 35 og 90 i Hovedrapporten, og i mer detalj i Behovsanalysen (<http://www.jernbaneløstøretts.no/Prosjekter/Utreddingar/Godsterminaler/KVUGodsBergen/>).

Prognosene som er lagt til grunn i KVU-arbeidet tilsier en fortsatt økning i etterspørselen etter godstransport i årene fremover. Det er selvsagt mulig å stille spørsmål ved ønskeligheten av en slik utvikling. Dette er imidlertid en problemstilling som krever politiske føringer, og som ligger utenfor mandatet til KVU-arbeidet.

2.3.3 Behov

- a) *Etterspørselsbaserte behov er ikke reelle behov, men ønsker fra ulike aktører.*
- b) *Andre viktige behov er tillagt for lite vekt og ingen dyptgående analyse.*
- c) *Behovet for flytting fra Nygårdstangen er ikke godt nok begrunnet. Det er heller ikke beskrevet i rapporten hvorfor terminalen må flyttes ut av sentrum på mellomlang sikt. Betraktningar om kapasitetstak og driftssituasjon på Nygårdstangen er udokumentert og feil.*

Jernbaneløstøretts kommentar:

a) Det er i KVUen benyttet flere ulike metoder for kartlegging av de etterspørselsbaserte behovene:

- Markedsanalyse, der markedsaktørene har blitt intervjuet om dagens situasjon og hva som er viktig for bransjen fremover.
- Prognoser med nasjonal godstransportmodell, sammenholdt med andre typer fremskrivningar og kilder basert på reell statistikk fra Bergen havn og Nygårdstangen.
- Vurderingar av generelle utviklingstrekk i bransjen
- Scenarier som illustrerer ulike utviklingsretningar i markedet

Jernbaneløstøretts mener at disse metodene til sammen gir et grundig bilde av de etterspørselsbaserte behovene.

b) Det er formulert 4 behov under Andre Viktige Behov. Tre av disse omhandler de samme forholdene som er vurdert under de ikke prissatte virkningene. Det er utarbeidet en egen rapport om dette temaet, og de ikke prissatte virkningene inngår som del av den samfunnsøkonomiske analysen. Det er i tillegg formulert ett behov som omhandler trafiksikkerhet. Dette er ivaretatt gjennom krav V11.

c) I dokumentet Teknisk beskrivelse av konsepter og alternativer er det gjort rede for kapasitetstak og driftssituasjon ved Nygårdstangen. Dokumentet er ikke offentliggjort på KVUens hjemmeside, men kan distribueres til de som ønsker dette. Det er gjort detaljerte kapasitetsberegninger av ulike sporplaner, og av ulike tog lengder. Moderniseringskonseptet er utformet på bakgrunn av disse beregningene. Samme prinsipper for kapasitetsberegning legges også til grunn for større terminaler i Europa.

Den tekniske beskrivelsen av kapasitetstak må for øvrig sees i sammenheng med godsprognosene presentert i kapittel 3 i Hovedrapporten (<http://www.jernbaneverket.no/Prosjekter/Utredninger/Godsterminaler/KVUGodsBergen/>). I følge JBV's anbefaling (kapittel 10 i Hovedrapporten) kan Moderniseringskonseptet gi nok kapasitet på Nygårdstangen i en periode på 7-20 år, avhengig av hvilken prognose som legges til grunn.

2.3.4 Mål

a) *I vurderingen av måloppnåelse bør kombinasjonen av jernbaneterminal og havn i delt konsept vurderes for alle mål for å få et riktig sammenlikningsgrunnlag med samlet konsept.*

Jernbaneverkets kommentar:

I fremstillingen av måloppnåelsen er det valgt å vise vurderingen av jernbaneterminaler og havner separat, og ikke i kombinasjon. Dette er gjort bevisst for å lettere kunne synliggjøre egenskapene knyttet til hver enkelt lokalisering. Det er også lettere å vurdere måloppnåelsen for kombinasjonene i delt konsept ut fra en separat fremstilling, enn det ville ha vært å vurdere de separate lokaliseringene ut fra en samlet oppstilling av de ulike kombinasjonene. Eventuelt kunne det i kapittel 9 vært vist måloppnåelse både i form av enkeltlokaliseringer og kombinasjoner. Dette har uansett ikke påvirket konseptvalget. I den samlede vurderingen oppsummert i anbefalingen i kapittel 10 (s. 102) er måloppnåelsen for delt konsept og samlet konsept sammenliknet med utgangspunkt i kombinasjonene mellom havn og jernbaneterminal i delt konsept.

2.3.5 Krav

- a) *Dimensjoneringskravene for fremtidig jernbaneterminal er mangelfullt dokumentert i beslutningsgrunnlaget. Savner definisjon av funksjoner, behov og størrelse på terminalen. Det stilles spørsmål om behovet for 750m lange tog.*
- b) *Dimensjoneringskravene for fremtidig havn er urealistiske. Det er ikke behov for 250 m lange skip.*
- c) *Maritime vurderinger av fjord, vind, strøm og krav til manøvrering er undervurdert i prosessen.*
- d) *Det stilles spørsmål ved begrunnelsen for å ha eget krav for luftkvaliteten i Bergen sentrum, og ikke også andre steder der det er målt dårlig luft (Arna, Fana).*

Jernbaneanverkets kommentar:

a) Dimensjoneringskravene er kun kort beskrevet i hovedrapporten, men er grundigere dokumentert i Strategidokumentet og rapporten Teknisk beskrivelse av konsepter og alternativer (sistnevnte rapport ligger ikke ute på prosjektets hjemmeside, men kan tilsendes på forespørsel). I denne fasen er hovedformålet å avdekke potensialet som ligger i de ulike lokalitetene. Funksjonene er derfor skjematisk definert, og ikke tegnet detaljert ut på hver lokalitet. Ved videre planlegging og prosjektering av ny terminal, vil dette bli mer konkretisert.

Det er valgt å dimensjonere terminalene for 750m lange godstog. Bakgrunnen for dette er at det i forbindelse med Jernbaneanverkets perspektivanalyse og etatenes forslag til NTP 2018-2029 er en uttalt ambisjon å bygge ut infrastrukturen mellom hoveddestinasjonene i Sør-Norge for 740 m lange godstog på lang sikt.

b) Det er riktig at det i dag ikke er regulær trafikk med 250 m lange skip til og fra Bergen (skip på denne størrelsen trafikkerer i dag typisk oversjøiske ruter mellom kontinenter). Prognosene brukt i KVUen tilsier at vi heller ikke frem mot 2050 vil få faste anløp av slike skip i Bergen. På lang sikt kan det imidlertid ikke utelukkes at denne typen skip kan bli aktuelle i Bergensregionen, og en fremtidig havn må ha mulighet for å betjene skipstrafikken også utover et 2050-perspektiv. I KVU-arbeidet er det derfor valgt å ta høyde for 250 m lange skip i dimensjoneringskravene.

c) I forbindelse med silingsprosessen ble det gjennomført en forholdsvis grundig gjennomgang av maritime forhold ved de forskjellige havnelokaliseringene, herunder dybdeforhold, forhold til hovedled og klimatiske forhold (vind og strøm). Fagpersoner fra Kystverket og Bergen og Omland Havnevesen deltok i gjennomgangen. Gjennomgangen har også gitt grunnlag for vurdering av kravoppfyllelse for dimensjoneringskrav S1.

d) Kravet for luftkvaliteten i Bergen sentrum ble formulert etter grundige drøftinger i prosjektorganisasjonen. Her ble det valgt å ha fokus på Bergen sentrum, der flere forurensningskilder samvirker og fører til plager for et stort antall mennesker.

2.4 Prissatte virkninger

2.4.1 Nytteberegninger med godstransportmodellen

- a) *Godstransportmodellen er feilaktig og mangelfull. Nytteberegningene burde tatt hensyn til den reelle forskjellen i kjøreavstand fra markedet til de ulike lokaliseringalternativene.*
- b) *JBV forkaster resultatene fra den nasjonale godstransportmodellen uten noen god begrunnelse. Modellen synes uten noen praktisk betydning.*

Jernbanelinjen kommentar:

Nasjonal godstransportmodell er i KVUen benyttet som analysegrunnlag for utarbeiding av prognoser for fremtidig vekst i godstransporten, og den er også beregningsgrunnlag for godsmengder (nytte) i de samfunnsøkonomiske beregningene. I tillegg er den brukt som grunnlag for måloppnåelse for effektmål E5 og E6. Modellresultatene er dermed vektlagt i vurderingen. Modellen er pr i dag det mest komplette grunnlaget for beregning av samfunnsnytte av større godstiltak. Det er like fullt viktig å påpeke at modellen også har flere svakheter, spesielt når den benyttes på et lokalt nivå. Det er i KVU-arbeidet derfor også valgt å vektlegge andre typer analyser i vurderingen av markedsentralitet. Problematiskeringen av modellresultatene er presentert på s. 71 i Hovedrapporten (<http://www.jernbanelinjen.no/Prosjekter/Utredninger/Godsterminaler/KVUGodsBergen/>).

2.4.2 Kostnader

- a) *Kostnadsestimatene virker generelt for lave, og bygger på for store usikkerheter. Det er blant annet ikke gjort grunnundersøkelser.*
- b) *Kostnader havn - Ågotnes: De store investeringene som allerede er gjort på Ågotnes vektlegges i for liten grad.*
- c) *Kostnader jernbaneterminal – Haukås: Kostnadene for nærhet til fengselet er undervurdert. I sin ytterste konsekvens må fengselet flyttes.*
- d) *Kostnader jernbaneterminal – Unneland: Kostnadsestimatet tar ikke høyde for bygging av terminal i et sårbart område. Det er ikke tatt hensyn til flom, skred, grunnforhold, deponi, støy, inversjon mm. Usikkerhetspåslaget på 34 % er for lavt.*
- e) *Kostnader jernbaneterminal – Rådal: Adkomst til terminalen krysser deponiområdet på en strekning på 5-600 m. Dette medfører store kostnader som ikke er tatt med i estimatet.*

Jernbanelinjen kommentar:

a) KVUen har en konseptuell innretning, der geografisk plassering av terminaler og infrastruktur er gjort på et overordnet nivå. Kostnadsestimeringen i denne tidlige fasen av prosjektet er gjennomført ved å identifisere nøkkeltall og mengder for viktige kostnadsbærere gjennom en «ovenfra-og-ned»-tilnærming. Det er derfor riktig at det er stor usikkerhet knyttet til kostnadsestimeringen på dette stadiet. For å ta høyde for denne usikkerheten, er det lagt til et relativt stort usikkerhetstillegg for å ta høyde for estimatusikkerhet og andre forhold som kan påvirke kostnadene. Grunnundersøkelser vil bli gjort ved videre planlegging på et mer detaljert nivå.

b) I utformingen av et havnealternativ på Ågotnes, ble det valgt å vise en havnelokalisering på den nordlige delen av industriområdet. En del av dette arealet er allerede planert av CCB. Det er imidlertid også lagt til kostnader for sprenging og utfylling av et større areal enn det som allerede er planert, for å kunne ha et riktig sammenlikningsgrunnlag med de andre havnealternativene. Det finnes også andre mulige organisatoriske løsninger for havn på Ågotnes som ikke er vist i KVUen, og som i større eller mindre grad drar nytte av eksisterende infrastruktur i området.

c) Det er riktig at det ikke er avsatt egne kostnader knyttet til nærhet til/flytting av fengselet i basisestimatet. Det er imidlertid avsatt et usikkerhetstillegg på ca 20 % som kommer i tillegg til basisestimatet. Avbøtende tiltak ift interessenter/naboer er en av driverne som legges til grunn for dette tillegget.

d) Unneland har et usikkerhetspåslag på 21 % i P50-kostnaden (kostnaden som er brukt som grunnlag for den samfunnsøkonomiske analysen i KVUen). Usikkerhetspåslaget i P85-verdien er 34 %. I basisestimatet er det avsatt en rund sum til utskiftning av masser på det gamle deponiområdet. Det er også avsatt kostnader for innløsning av boliger som er i direkte konflikt med terminalområdet. Støy er omtalt under de ikke prissatte virkningene. Det er imidlertid riktig at det ikke er estimert egne kostnader for flom og skred, inversjon i basisestimatet. Avbøtende tiltak ift interessenter/naboer og lokale forhold er ellers blant driverne som legges til grunn for usikkerhetstillegget.

e) I KVU-arbeidet har problemstillingen med avfallsdeponiet vært kjent, og det er tatt høyde for at det vil påløpe en kostnad med håndtering av disse massene. Siden dybden på deponiområdet ikke er kjent, er det i kostnadsestimatet i KVUen satt av en rund sum til dette. Jernbanelinjen kan også flyttes sideveis inn på næringsområdet for å redusere konflikten med deponiområdet. Det er avsatt et usikkerhetstillegg på 19 % (P50-verdi) som skal ta høyde for forhold som ikke er kostnadsberegnet på dette nivået. Hvorvidt dette er en tilstrekkelig usikkerhetsavsetning vil eventuell videre planarbeid kunne avdekke.

2.5 Ikke prissatte virkninger

2.5.1 Generelt

- a) *De ikke prissatte virkningene er overfladiske og lite konkrete. Vurderingene bygger på manglende kunnskap og gal metodebruk.*
- b) *Inndelingsskalaen brukt i vurderingen er for grov.*
- c) *Virkningene er kun vurdert for en umiddelbar buffersone, virkningene av etablering av industriområder i tilknytning til terminalene og fjernvirkninger er utelatt.*
- d) *Natur- og friluftsverdier er ikke tatt tilstrekkelig hensyn til, jfr. Regjeringens målsetting om ivaretagelse av bynære natur- og friluftsområder.*
- e) *Flere boliger enn det som er antydnet vil bli berørt.*
- f) *Folkehelse/fysisk aktivitet er ikke vurdert. Dette er et tema som vil ha stor betydning for vurderingen av alternativene. JBV tar ikke hensyn til Folkehelsemeldingen og Friluftsmeldingen, og følger ikke utredningsinstruksen.*
- g) *En rekke andre konsekvenser er ikke vurdert: konsekvenser for idrettslag og organisasjoner, konsekvenser for estetikk og skjønnhet, bakgrunnsstøy for rekreasjonsområder og boliger, luftforurensning, psykososiale aspekter ved store industribygninger, konsekvenser for skogbruk og flerbruk, konsekvenser for veianlegg.*

Jernbaneløst kommentar:

a) En KVV er en overordnet utredning. I neste planfase vil det utarbeides konsekvensutredning (KV) etter plan- og bygningsloven som vil gå mer i dybden på enkelttema. Formålet på dette nivået er å kunne rangere alternativene basert på eksisterende kunnskap. Den øverste kategorien (stort konfliktpotensial) er benyttet ved konflikt med de virkelig store, nasjonale verdiene. Temaene som er valgt og metodene som brukes for å kartlegge konfliktpotensialene tar utgangspunkt i Statens Vegvesen sin høringsutgave for skrivemal for konseptvalgutredninger (01.07.14) og Statens Vegvesens håndbok V712 om konsekvensutredninger. Håndboka angir hvordan man skal vurdere konsekvensene innenfor hvert tema. KVV skiller seg fra KV ved at:

- Det er bare de nasjonalt og regionalt viktige dataene som er benyttet.
- Det blir ikke gjort omfangsvurderinger på samme måte som i en KV, ettersom en ikke har samme grad av sikkerhet for hvor tiltaket vil komme
- Det er ikke konsekvensene av tiltaket som vurderes, men konfliktpotensialet som ligger i å velge en prinsipiell løsning fremfor andre løsninger.

Jernbaneløst mener at vurderingen av de ikke prissatte virkningene i KVV for logistikknutepunkt i Bergensregionen følger riktig metode og bygger på den relevante kunnskapen for dette utredningsnivået.

b) Skalaen som er benyttet i rapporten for ikke prissatte virkninger er identisk med den som benyttes i tilsvarende rapporter, for eksempel konseptvalgutredning for nytt jernbanespor og ny vegtrase mellom Voss-Arna. Det er foreløpig ikke utarbeidet en overordnet nasjonal metodikk som skal følges i slike arbeider, men det finnes veiledningsmaterieil blant annet i Statens Vegvesen sin håndbok V712 om konsekvensanalyser. Formålet med skalaen er å kunne rangere mellom alternativene. Jernbaneløst mener at skalaen som er brukt er riktig på dette utredningsnivået. Vi mener uansett at inndeling av skalaen ikke vil ha betydning for rangeringen av alternativene.

c) Vurderingene er gjort som konfliktpotensialvurderinger, der det er tatt høyde for at endelig utforming av tiltaket ikke er kjent. Dette er synlig blant annet i vurderingene av naturmiljø og nærmiljø/friluftsliv, der f.eks. Haukåsvassdraget og Hordnesskogen er vurdert som helhetlige verdiområder utover den skisserte terminallokaliseringen. Opptellingen av boliger som rives eller blir berørt er mer knyttet opp til de konkrete skissene over terminallokalisering, men vil uansett vise en tendens som er representativ for nærområdet. Det er først ved en vesentlig endring av terminalplasseringen innenfor et større nærområde, at konsekvensene for konfliktpotensialet vil bli vesentlig endret.

KVV-en omfatter den statlige investeringen, dvs. terminal og tilhørende infrastruktur. På selve terminalområdet er det lasteområdet og arealene til samlasterne som er vurdert. Det er derfor riktig at konsekvensene av etablering av andre næringsområder i tilknytning til terminalene ikke er vurdert.

d) Dette er vektlagt gjennom vurderingen av de ikke prissatte virkningene, der konfliktpotensial med naturmiljø og nærmiljø/friluftsliv er vurdert som egne tema. I samsvar med KVV-metodikken, er det de nasjonalt og regionalt viktige dataene som er brukt i kartleggingen.

e) I kartleggingen av konfliktpotensialet for nærmiljø/friluftsliv er det talt opp antall boliger som blir både direkte og indirekte berørt av tiltaket. Boligene som ligger innenfor de skisserte terminallokaliseringene og de som ligger innenfor en 50 m sone fra jernbanespor i dagen regnes som direkte berørte, og krever innløsning. Det er i tillegg gjort vurderinger av hvor mange boliger som blir indirekte berørt. Her er det sett på tettheten av boliger i nærheten til vist avgrensning av tiltaket, og tilbudet av sosial infrastruktur i tilknytning til disse. Med utgangspunkt i boligtetthet er det også gjort kvalitative vurderinger av støy. Opptellingen av boliger som rives eller blir berørt er til en viss grad knyttet opp til de konkrete skissene over terminallokalisering, men vil uansett vise en tendens som er representativ for nærområdet. Det er først ved en vesentlig endring av terminalplasseringen innenfor et større nærområde, at konsekvensene for konfliktpotensialet vil bli vesentlig endret.

f) KVUen har en konseptuell tilnærming, og følger metodikken fastsatt av Finansdepartementet. Geografisk plassering av terminaler og infrastruktur er utredet, men kun på et overordnet nivå. Det er ikke gjort særskilte vurderinger av virkningene for folkehelse i KVU-arbeidet. Flere temaer relatert til folkehelse er imidlertid vurdert i ulike deler av konseptanalysen. Under de ikke prissatte virkningene er det blant annet gjort vurderinger av ulike konsepters og lokaliseringsalternativers konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv, herunder støy. Konsekvenser for luftforurensning inngår også som del av måloppnåelsen. Når lokalisering av logistikknutepunkt går over i neste planfase, for eksempel i form av en kommunedelplan, vil tema som oppvekstforhold, lokalsamfunn, livskvalitet, trivsel og helse, samt miljøgifter og stråling inngå i en konsekvensutredning, som er en grundig utredning fastsatt som et lovkrav etter plan- og bygningsloven. Jernbaneverket mener at utredningsinstruksen er fulgt på dette utredningsstadiet.

g) Temaene som er valgt og metodene som brukes for å kartlegge konfliktpotensialene tar utgangspunkt i Statens Vegvesen sin høringsutgave for skrivemal for konseptvalgutredninger (01.07.14) og Statens Vegvesens håndbok V712 om konsekvensutredninger. Håndboka angir hvordan man skal vurdere konsekvensene innenfor hvert tema.

Konsekvenser for bakgrunnsstøy og idrettslags og organisasjoners aktiviteter er vurdert under nærmiljø og friluftsliv. Konsekvenser for skogbruk og flerbruk er omfattet av landbrukstemaet. I denne KVUen er det imidlertid valgt å fokusere på jordbruk, da dette har særskilt vern etter norsk lov. Det er ikke gjort separate vurderinger av konsekvenser for estetikk og skjønnhet, men temaet berøres under vurderingene av landskap. Når det gjelder psykososiale aspekter ved store industribygninger og vitenskapelige interesser knyttet til skogsveier, så inngår ikke dette i metodikken på dette nivået.

2.5.2 Jernbaneterminal Haukås

- a) *Naturmiljø: Elvemusling er utbredt i hele det foreslåtte området. Forekomst av ål er utelatt fra rapporten. Virkningene for naturmangfold rundt Kalsåsvatnet er ikke beskrevet. Konfliktpotensial naturmiljø bør settes til stort.*
- b) *Nærmiljø og friluftsliv: Det reelle antall boliger som må rives på Haukås er over 70. Konflikt med hus på Blindheim og Bustevollen er ikke beskrevet. Støyproblematikk for boliger på Blinde og Haugland er ikke beskrevet. Nærmiljøkonsekvenser av å legge terminalen så nær fengselet er ikke beskrevet.*
- c) *Landbruk: Konsekvenser for gårdsdrift på Bustevollen og Botn er ikke beskrevet.*

Jernbaneverkets kommentar:

a) Det er i konfliktvurderingen vurdert slik at terminalalternativet kan ha konfliktpotensial for hele populasjonen. I tillegg til elvemuslingen er det også i kildematerialet brukt i KVUen registrert andre rødlistede arter på Haukås. Ål er ikke blant dem, men omtales av Bergen kommune på deres faktaark om Haukåsvassdraget. Ingen av de rødlistede artene observert på Haukås er foreløpig ført opp på Naturmangfoldslovens liste over «prioriterte arter», som gir et sterkere vern av truede arter enn oppføring på rødlista. Kalsåsvatnet er ikke vurdert til å være direkte påvirket under naturmiljø. Det er med bakgrunn i dette at konfliktpotensialet på Haukås er satt til Middels-Stort på Haukås. Det vises ellers til kommentarene under 2.5.1 a) og b).

b) I kartleggingen av konfliktpotensialet med nærmiljø/friluftsliv er det talt opp antall boliger som blir både direkte og indirekte berørt av tiltaket. Boligene som ligger innenfor de skisserte terminallokaliseringene og de som ligger innenfor en 50m sone fra jernbanespor i dagen regnes som direkte berørte, og krever innløsning. Jernbaneverket mener at antallet direkte berørte boliger, med disse forutsetningene, er korrekt angitt for Haukås. Med utgangspunkt i de samme forutsetningene, mener vi også at antallet direkte berørte boliger på Bustevollen er 4.

Det er i KVUen vurdert slik at jernbanesporet ligger så langt fra boliger på strekningen Botn-Blinde, med delvis skjerming av en åskam, at støypåvirkning for disse boligene ikke er kritisk.

Nærmiljøkonsekvenser for innsatte i fengselet er ikke vurdert i KVUen.

c) I oppsummeringen på s. 43 er det nevnt at tilknytningssporet til en terminal på Haukås vil fjerne og punktere jordbruksareal på Blinde og Botn-Haugland, og dette er tatt med i vurderingen av konfliktpotensialet. Jernbaneverket mener at vurderingen som er gjort av konfliktpotensialet for landbruk er riktig ut fra forutsetningene som er lagt til grunn i analysen.

2.5.3 Jernbaneterminal Espeland

a) *Naturmiljø: Omlegging av Storelva vil få store konsekvenser for laksestammen. Konfliktpotensialet bør settes til Stort.*

b) *Kulturmiljø: Virkningene for Espeland som sammenhengende kulturmiljø er ikke vurdert.*

Jernbaneverkets kommentar:

a) Det er omtalt i rapporten Ikke prissatte virkninger at tiltaket berører Storelva, som er en lakseførende elv med stor biologisk verdi. Konfliktpotensialet er dermed satt til Middels-Stort, noe Jernbaneverket mener er riktig sammenliknet med andre alternativer med enda større konflikter med naturverdier.

b) I rapporten Ikke prissatte virkninger er konflikt med gamle Vossebanen og gammel ferdselslinje omtalt for alternativet. Konfliktpotensialet er satt til Stort på dette temaet.

2.5.4 Jernbaneterminal Unneland

a) *Naturmiljø: Konsekvenser for laksestammen som følge av tiltak i Unnelandselva er ikke beskrevet.*

b) *Nærmiljø og friluftsliv: Bergen Hangglidingklubbs aktivitet på Unneland er ikke omtalt. Det reelle antallet boliger som må rives er 69.*

c) *Landbruk: Det bør omtales i rapporten at 15 gårdsbruk må nedlegges.*

d) *Kulturmiljø: Kulturminnegrunnlaget er mangelfullt utredet.*

Jernbaneanverkets kommentar:

a) Konfliktpotensial for naturmiljø på Unneland er vurdert ut fra konflikten med Nesvika naturreservat og delområdet Haukelandsvatnets funksjon som lakseførende vassdrag og område for andefugl. Konfliktpotensialet er vurdert som Stort.

b) Vurderingene av konfliktpotensial tar utgangspunkt i overordnet kunnskap, og ikke all bruk av området blir nødvendigvis omtalt i rapportene. Jernbaneanverket er imidlertid kjent med BHKs aktiviteter på Unneland, og vurderingene av konfliktpotensialet for nærmiljø og friluftsliv tar høyde for dette.

I kartleggingen av konfliktpotensialet med nærmiljø/friluftsliv er det talt opp antall boliger som direkte og indirekte blir berørt av tiltaket. Boligene som ligger innenfor de skisserte terminallokaliseringene og de som ligger innenfor en 50 m sone fra jernbanespor i dagen regnes som direkte berørte, og krever innløsning. Jernbaneanverket mener at antallet direkte berørte boliger, med disse forutsetningene, er korrekt angitt for Unneland.

c) I rapporten Ikke prissatte virkninger er konflikt med landbruksinteresser i hovedsak omtalt i form av daa jordbruksjord. Konfliktpotensialet med landbruk er vurdert som stort på Unneland.

d) Kulturmiljøvurderingene er basert på eksisterende kulturminneregister (bl.a. nasjonal database for kulturminner, Askeladden), og presisjonsnivået er derfor lavere enn ved en konsekvensutredning (KU). Unneland har klare kulturhistoriske verdier, men de er per i dag ikke vurdert til å ha nasjonal verneverdi. Dette gjør at delområdetets verdi samlet sett er vurdert til Middels.

2.5.5 Jernbaneterminal Rådal

- a) *Naturmiljø: Det er et rikt dyre- og planteliv i Hordnesskogen, herunder rødlistearter som ikke er omtalt i KVUen. En rekke arter er ennå ikke kartlagt, og data om dette bør ikke brukes før alt er kartlagt. Skogens rolle som helhetlig naturlandskap og økosystem er ikke vurdert. Konfliktpotensialet bør settes til Stort.*
- b) *Nærmiljø og friluftsliv: Hordnesskogen har fått kategori A i ny kartlegging av friluftsområder. I mulighetsstudien fra 2011 er den også gitt kategori A. Hordnesskogen er også vist som del av sammenhengende friluftsområde i KPA. Området burde derfor ikke blitt vurdert som lokalitet for godsterminal. Det er stor sannsynlighet for at boliger vil bli direkte berørt. Konsekvenser for idrettsanlegget på Stavollen og for skytterlaget er ikke nevnt. Konfliktpotensialet bør settes til stort.*
- c) *Landbruk: Stends viktighet som landbruksområde er ikke tilstrekkelig vurdert, og tap av landbruksjord ved Stend er ikke nevnt. Det er ikke tatt hensyn til hensynssone landbruk i KPA.*
- d) *Kulturmiljø: KVU utelater vurdering av viktig og historisk landskap rundt Stend. Hensynssone kulturmiljø i KPA er ikke nevnt. Konfliktpotensialet bør settes til stort.*
- e) *Landskap: Stend er definert som A-område i Grønt Atlas og i Arealanalysen. KVU vurderer ikke virkningene på hele landskapet.*

Jernbaneverkets kommentar:

a) Metoden for KVVU tar utgangspunkt i at det er eksisterende kunnskap som skal benyttes, men vi er også kjent med at mye fakta om biologisk mangfold ikke er tilstrekkelig kartlagt. Biolog har vært konsultert i arbeidet med KVVUen. I Rådalen viser eksisterende kartlegginger at det er gjort et fåtall observasjoner av vipe (sterkt truet - EN) og hettemåke (sårbar - VU), men det er ikke kjent hvor hekkeområdene deres er. Store deler av området er vurdert til å være av begrenset biologisk interesse i og med at markslagene i hovedsak er fattig furuskog og plantefelt med gran. Det er noen naturtypeområder med middels verdi, men de har begrenset omfang. Området har ingen vern innen naturmangfold, verken avmerket i kommuneplanens arealdel eller nasjonale baser. Konfliktpotensialet for naturmiljø er dermed satt til Lite- Middels for Rådalsalternativet.

b) Konfliktpotensialvurderingen for friluftsliv og nærmiljø tar utgangspunkt i gjennomgang av flere kilder, deriblant Hordaland fylkeskommune sin kartlegging av regionale friluftsområder som ble utført i 2008. Bergen kommunes nylige klassifisering av skogen som A-verdi var ikke publisert da KVVU-rapporten ble ferdigstilt. Jernbaneverket er like fullt kjent med at skogen brukes av mange, og har lagt dette til grunn ved vurderingen av konfliktpotensialet for dette temaet.

Det er også vurdert om områdene har en spesiell vernestatus, f.eks. som «markagrense» i kommuneplanens arealdel, nasjonalpark eller lignende, og det er gjort en vurdering opp mot hvor mange boliger som blir direkte og indirekte berørt.

I KVVU-rapporten er vurderingen for Hordnesskogen at den har verdi for et stort antall brukere som friluftsområde i relativt liten avstand, men den har ingen spesiell vernestatus og det er relativt få boliger som blir direkte eller indirekte berørt sammenliknet med de andre alternativene. For eksempel vurderes alternativet på Espeland å ha langt større konsekvenser for boligmiljø i umiddelbar nærhet. Espeland og Rådalen er i konseptvalgutredningen vurdert likt i dette temaet, basert på hver sine bakenforliggende verdier. For Espeland er det oppsplitting av boligmiljøet og riving av mange boliger som er den store verdien som går tapt, mens det for Rådalen er en viktig friluftslivsressurs som blir sterkt berørt.

c) Jordbruket ved Stend landbrukshøyskole er en viktig verdi. Terminalalternativet i Rådalen ser på dette stadiet ut til å kunne etableres uten veldig stor nedbygging av jordbruksjord. Mengden som er antatt å gå tapt er beskrevet i konseptskissen i Hovedrapporten (kap 6.5.7). Her er det notert at berørt dyrka mark er 10 dekar for Rådalsalternativet. Hensynssone landbruk i KPA er omtalt i rapporten Ikke prissatte virkninger (rapportene ligger på <http://www.jernbaneverket.no/Prosjekter/Utredninger/Godsterminaler/KVUGodsBergen/>). Det er imidlertid viktig å understreke at konsekvensene for landbruksinteressene i området kan bli større ved en vesentlig endring av terminalplasseringen.

d) Foreslått terminalutforming er ikke i direkte konflikt med kjente, fredete kulturminner. Det er høye kulturminneverdier knyttet til Stend gård som ligger sør/sørøst for alternativet. Avstanden fra dette kulturmiljøet til området som er vurdert for Rådalen-alternativet er i luftlinje mellom 600 og 1000 meter. Avstand og høydeforskjeller gjør at det ikke forventes at kulturminner og kulturmiljø knyttet til Stend gård vil bli vesentlig påvirket av en eventuell godsterminal der den er skissert. Hensynssone i KPA er omtalt i vurderingen. Potensialet for konflikt er med bakgrunn i dette satt til kategori Lite innenfor fagtemaet kulturmiljø.

e) I konseptvalgutredningen er det tatt utgangspunkt i verdivurdering av landskapsområder i Hordaland fra 2011. Her er det gjort en inndeling av landskapsområder, der terminalalternativet i Rådal ligger innenfor landskapsområdet Skeisåsen, og på myrområdet Pittemyra. Verdisetting av Skeisåsen er satt til Middels verdi i fylkeskartleggingen fra 2011.

Naboområdet Stend er ikke verdivurdert i fylkeskartleggingen. Med bakgrunn i den overordnede landskapssammenhengen og verdivurderingen beskrevet i Grønt Atlas har Jernbaneverket i denne utredningen valgt å gå ut fra at landskapsområdet Stend har stor verdi.

Terminalalternativet vil endre landskapskarakteren på vestsiden av Skeievegen. Alternativet er vurdert å være eksponert mot og godt synlig fra Stendafjellet. Det er også vurdert slik at alternativet kan ha fjernvirkning på landskapsområdet Stend, men at skog i Hordnesskogen-Vikåsen og terreng og skog på Stendafjellet vil gi en del skjerming for tiltaket.

2.5.6 Havn/samlet konsept Sletten

a) *Landbruk: Det er to gårdsbruk i drift på Sletten. Konsekvensene for landbruk er undervurdert.*

b) *Landskap: Kystlandskapet på Sletten er undervurdert i KVUen. Fylkesmannens merknader om fjordlandskap fra 1997 er ikke omtalt.*

Jernbaneverkets kommentar:

a) I rapporten Ikke prissatte virkninger

(<http://www.jernbaneverket.no/Prosjekter/Utredninger/Godsterminaler/KVUGodsBergen/>) er konflikt med landbruksinteresser i hovedsak omtalt i form av daa jordbruksjord. Et større jordbruksareal på delområde Flesland blir nedbygd, men dette delområdet er vurdert å ha middels verdi. Jernbaneverket mener derfor at det er riktig at konfliktpotensialet er satt til Middels.

b) Jernbaneverket mener at verdiene for kystlandskapet på Sletten er tilstrekkelig synliggjort og at vurderingen er riktig. I vårt kildesøk har vi ikke funnet de nevnte merknadene fra Fylkesmannen fra 1997.

2.6 Andre virkninger

2.6.1 Virkninger for by- og næringsutvikling

a) *Tap av arbeidsplasser og andre samfunnsviktige funksjoner som må flytte pga terminallokalisering er ikke beskrevet.*

b) *Manglende vurdering av balanse mellom arbeidsplasser og boliger i bydelene.*

Jernbaneverkets kommentar:

a) På dette utredningsstadiet er ikke tap av arbeidsplasser og flytting av funksjoner vurdert. Dette vil vurderes i en konsekvensutredning (KU) ved eventuell videre planlegging etter plan- og bygningsloven.

b) I vurderingene av virkningene for byutvikling er det på dette nivået valgt å ha fokus på konflikter med byutviklingsstrategier og næringsutvikling. Balanse mellom arbeidsplasser og boliger i den enkelte bydel er ikke vurdert.

2.6.2 Trafikale virkninger

- a) Ved en lokalisering av terminal i Bergen sør vil gods som skal nordover få 60 % lengre vei og må gå gjennom Bergensdalen.
- b) De trafikale virkningene er ikke sett i sammenheng med etablering av ny E16 mellom Arna og Voss.

Jernbaneverkets kommentar:

a) Det er riktig at det meste av godset som skal nordover vil få lengre vei ved en lokalisering i Bergen sør, men GIS-analysene benyttet i KVVU-arbeidet tilsier at godstygdepunktet ligger noe sør for Bergen. Vurderingene gjort i KVVUen viser at godset nordover ikke vil gå gjennom Bergensdalen, men via Ringveg øst som forutsettes etablert før jernbaneterminalen.

b) Regjeringens beslutning om E16 og jernbane Arna-Voss var ikke kjent da KVVUen ble lagt frem. Vedtatt løsning ligger derfor ikke inne i sammenlikningsgrunnlaget i KVVUen. E16 må imidlertid ses i sammenheng med Ringveg øst. Det foreligger pr i dag ikke vedtatte planer for Ringveg øst og mulig kryssløsning med E16. Dette er derfor fremdeles et usikkerhetsmoment.

2.6.3 Virkninger for flysikkerhet

- a) Negative konsekvenser for luftfarten er undervurdert.
- b) Endrede helikoptertraseer kan gi nye støy- og lysutfordringer som ikke er vurdert.
- c) Sammenlikningsgrunnlaget i turbulensanalysen bør være uten skog.

Jernbaneverkets kommentar:

Gjennom KVVU-arbeidet er det påpekt at havnealternativet på Sletten er mulig å utforme slik at det ikke blir forverrede turbulensforhold sammenlignet med dagens situasjon. Jernbaneverket understreker imidlertid at studiene i KVVUen er gjort på et tidlig stadium i utredningsprosessen, og at mer detaljerte studier må gjennomføres før videre planlegging evt igangsettes. Konsekvenser for helikoptertraseer, lys- og navigasjonssystemer er en del av dette. Sammenlikningsgrunnlaget i turbulensanalysen er utformet på bakgrunn av dagens situasjon, med skog.

2.6.4 Risiko og sårbarhet

- a) Det er ikke tilfredsstillende at det ikke er gjennomført risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse), da risiko- og sårbarhetsforhold kan påvirke valg av konsept. Det er krav om ROS-analyse i all arealplanlegging. I følge Strategi for samfunnsikkerhet i Samferdselssektoren 2015, Samros II og SOROS, skal ROS-analyser være en integrert del av planarbeidet i sektoren.
- b) Transport og oppbevaring av farlig gods burde vært viet særskilt oppmerksomhet.
- c) Det pekes på at det finnes risikoelementer i Rådal (massedeponi, forbrenningsanlegg) og på Flesland (samløkalisering logistikknutepunkt/flyplass/reanseanlegg).
- d) Det må utarbeides tilleggsutredninger rundt disse temaene.

Jernbaneløst kommentar:

a) og b) Det er ikke gjennomført egen analyse av risiko og sårbarhet i KVVU-arbeidet. Dette må ses i sammenheng med at KVVUen har en konseptuell innretning, og at geografisk plassering av terminaler og infrastruktur kun er utredet på et overordnet nivå. En KVVU er en overordnet utredning, og ikke en arealplan etter plan- og bygningsloven. ROS-analyser er derfor ikke en integrert del av KVVU-metodikken. Det legges til grunn at eventuell problematikk knyttet til risiko og sårbarhet vil kunne håndteres gjennom avbøtende tiltak. Ved en eventuell videre planlegging av prosjektet gjennom plan- og bygningsloven vil det være krav til konsekvensutredning (KV) og risiko- og sårbarhetsanalyse.

Det transporteres gods som faller inn under benevnelsen «farlig gods» på de fleste jernbanestrekninger i Norge, også på Bergensbanen. Det vil etter all sannsynlighet også transporteres farlig gods til/fra en fremtidig godsterminal i Bergensregionen. Det er ikke gjort egne vurderinger av hvilke typer eller mengder av farlig gods som vil transporteres med jernbane til og fra Bergen i fremtiden. Det legges imidlertid til grunn at all transport av slikt gods må følge gjeldende sikkerhetskrav. Det er også krav om at det ikke skal foregå langtidslagring av farlig gods på norske jernbaneterminaler. Dette vil legges til grunn ved videre planlegging og bygging av en eventuell ny terminal. Det vurderes således ikke at vurdering av ROS eller farlig gods vil være avgjørende for overordnet valg av konsept eller plassering på dette utredningsstadiet.

c) Det er ulike risikoelementer knyttet til ulike lokaliseringer. Ved en eventuell videre planlegging etter plan- og bygningsloven vil plassering og utforming konkretiseres, og det vil bli gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse.

d) Det er Samferdselsdepartementet som tar stilling til behovet for eventuelle tilleggsutredninger.

2.6.5 Samlokalisering

a) *Det er lagt for lite vekt på fordelene med samlokalisering av havn og jernbaneterminal. Dette kan skape nye transportmønstre, fordeler for logistikkaktørene, mer effektiv terminalbehandling og arealbruk.*

Jernbaneløst kommentar:

Fordelene med en samlokalisering av havn og jernbaneterminal er beskrevet i en egen faktaboks på side 31 i [Hovedrapporten](#) (<http://www.jernbaneløst.no/Prosjekter/Utredninger/Godsterminaler/KVVUGodsBergen/>). I konseptanalysen er dette vurdert gjennom effektmål E2 – optimalisering av transportarbeidet mellom havn, jernbaneterminal og samlasteterminaler. Gevinstene ved en samlokalisering må imidlertid også vurderes opp mot fordelene/ulempene knyttet til de geografiske lokaliseringsalternativene som er aktuelle. I KVVUen kommer det frem at samlet konsept har opplagte ulemper ift delt konsept når det gjelder de prissatte virkningene (kostnader og markedslokalisering). Jernbaneløst vurderer det slik at mål- og kravoppnåelsen og de ikke prissatte virkningene ikke gir samlet konsept opplagte fordeler. Når det gjelder arealbruk, så er det en klar gevinst i at alt arealbeslag blir samlet på ett sted. Arealeffektiviseringsgevinsten er knyttet til funksjoner som adkomstveier/internveisystem, port/ankomstfunksjon, administrasjon/parkering, og til en viss grad samlastereareal. Det er imidlertid også et stort konfliktpotensial knyttet til å bruke store sjønære arealer til logistikk og tyngre næring, istedenfor byutvikling og rekreasjon.

2.6.6 Varestrømsanalysen

- a) *Det legges for stor vekt på varestrømsanalysen.*
- b) *Varestrømsanalysen er ufullstendig og lite troverdig. Svakheter som nevnes er: det skilles ikke mellom gods som kommer med bil og bane, analysen legger for lite vekt på gods som skal til Mongstad/Ågotnes, den bygger på utdatert/feil grunnlag, den dokumenterer ikke hvorfor Bergen sør har de største godsmengdene.*
- c) *Det er ikke viktig hvor dagens godsaktører er lokalisert, da de vil flytte seg etter en ny godsterminal.*

Jernbaneverkets kommentarer:

a) I KVUen er det brukt flere kilder til å vurdere sentralitet i godsmarkedet. Det er gjort beregninger med nasjonal godstransportmodell (se kommentarer under 2.4.1). I tillegg er det gjort GIS-baserte analyser for å vurdere sentralitet i forhold til næringsbygg. Varestrømsanalysen er ikke brukt som direkte vurderingsgrunnlag i konseptanalysen, men er kun benyttet som et referansepunkt for å teste robustheten, både i forhold til modellresultatene og i resultatene fra GIS-analysen. I tillegg er varestrømsanalysen brukt ved evaluering av markedstyngdepunkt i silingsfasen. For informasjon om forholdet mellom godstransportmodellen, varestrømsanalysen og GIS-analysen vises det ellers til faktaboksen på side 71 i Hovedrapporten (<http://www.jernbaneverket.no/Prosjekter/Utredninger/Godsterminaler/KVUGodsBergen/>).

b) Arbeidet med å kartlegge varestrømmer og identifisere hva som er sentralt i markedet har blitt gjort i flere omganger. Siste varestrømsanalyse ble gjennomført i 2013, og gav et noenlunde likt bilde i forhold til varestrømsanalysen som ble utarbeidet i 2008. Varestrømsanalysen tar utgangspunkt i godset som terminalbehandles. Det er disse godsstrømmene som er mest interessante i forbindelse med lokalisering av logistikknutepunkt. Direktetransportert gods som går direkte fra lager på Østlandet og til sluttdestinasjon uten omlasting underveis, og base-base-transport er ikke kartlagt, men er også mindre viktig for terminallokaliseringen.

Varestrømsanalysen har kartlagt faktiske godsstrømmer til og fra alle de største speditørene som håndterer terminalbehandlet gods i regionen, inkludert de store matvarekjedene. Innsamlede data fra speditørene er kontrollert opp mot CargoNet sine data for hvor mye som fraktes over jernbaneterminalen, og viser at vi har høy dekningsgrad på det godset som er kartlagt. Av de kartlagte godsstrømmene kan det leses tydelig at tyngdepunktet for terminalbehandlet gods ligger noe sør for Bergen sentrum. Bildet stemmer også overens med både bransjens eget inntrykk, og med GIS-analysen benyttet i konseptanalysen i KVUen.

Både varestrømsanalysen og godstransportmodellen skiller mellom gods som kommer med bil og med jernbane. I en slik utredning hvor vi diskuterer relokalisering av terminalområdene må vi også uansett forutsette at det kan skje endringer i transportmiddelfordelingen, slik at det ikke ville vært riktig å isolere transport fra én transportform.

c) Det er riktig at mange av de store aktørene ønsker å lokalisere seg i tilknytning til logistikknutepunktet. I KVUen legges det imidlertid ikke bare vekt på hvor speditører, storvareforhandlere og grossister i dag befinner seg. Metodene som er brukt beregner også tyngdepunktet i forhold til sluttbrukere og mottakere av gods i Bergensregionen. Dette inkluderer både kjøpesentre, dagligvareforretninger og kontor.

2.7 Tekniske løsninger

2.7.1 *Mangler i det tekniske grunnlaget*

- a) *Det er ikke vist hvordan veitilkomst til Blindheim skal løses.*
- b) *Det er ikke vist hvordan veitilkomst til Stavollen eller Hordnesskogen skal løses.*
- c) *Ny adkomstvei til fengselet er ikke vist.*

Jernbanelinjes kommentar:

Det er riktig at tilkomst til Blindheim, fengselet, Stavollen og Hordnesskogen ikke er vist i terminalskissene. På dette utredningsnivået er kun større konsekvenser for hovedveinettet skissert. Eventuelle omlegginger av lokale veier vil bli nærmere belyst ved videre planlegging og detaljering av terminalplasseringene etter plan- og bygningsloven.

2.7.2 *Jernbaneterminal Haukås*

- a) *Haukåsområdet er for smalt for en godsterminal med krav om 200m sikkerhetssone mellom terminal og fengselmur.*

Jernbanelinjes kommentar:

Det er ikke tatt høyde for en sikkerhetssone i den skisserte plasseringen i KVUen. Ifølge kommunedelplan for Haukås er sikkerhetssonen 100 m, og man kan i tillegg forvente begrensninger på byggehøyde i en sone på 200 meter fra fengselmuren. Dette medfører at et eventuelt terminalområde må flyttes vestover. Dette er sannsynligvis fullt mulig, men vil medføre større behov for sprengning, samt at E39 må omlegges på en lengre strekning enn først antatt.

2.7.2 *Jernbaneterminal Rådal*

- a) *Skissert terminal med tilkomst over avfallsdeponiet vil være svært krevende/ ugjennomførbar.*
- b) *Den eneste aktuelle tilkomsten er nord for forbrenningsanlegget, noe som vil føre til at mange hus går med. Det må utarbeides ny utredning der posisjonen er endret, og som viser konsekvensene av dette.*
- c) *Det reageres på at lokalisering av jernbaneterminalen i Rådal endres for hver gang det etterspørres.*

Jernbanelinjes kommentar:

a) I KVU-arbeidet har problemstillingen med avfallsdeponiet vært kjent, og det er tatt høyde for at det vil påløpe en kostnad med håndtering av disse massene. Siden dybden på deponiområdet ikke er kjent, er det i kostnadsestimatet i KVUen satt av en rund sum til dette. Jernbanelinjen kan også flyttes sideveis inn på næringsområdet for å redusere konflikten med deponiområdet.

b) og c) Jernbanelinjes kommentar har ikke utarbeidet noen nye terminalplasseringer av Rådals-alternativet etter offentliggjøring av KVUen. Vi har derfor ikke noe grunnlag for å si noe om konsekvensene av en terminaladkomst nord for forbrenningsanlegget. Ved en eventuell videre planlegging av terminal i Rådalen, vil det jobbes mer detaljert med optimalisering av terminalplassering.

2.8 Andre løsninger som ønskes utredet

2.8.1 Vurderte alternativer som er silt ut

- a) Flesland øst
- b) Grimevatnet
- c) Endelausmarka
- d) Kokstad vest
- e) Dokken (samlet konsept)
- f) Mjølkevikvarden

Jernbaneverkets kommentar:

Alternativene har vært vurdert, men er silt ut i løpet av prosessen. Det vises til kapittel 3, 4 og 5 i [Konseptrapporten](#) for begrunnelse for at alternativene ikke er vurdert som hensiktsmessige.

Jernbaneverket kan ikke se at det har kommet til nye momenter som skulle tilsi at alternativene bør utredes videre.

2.8.2 Alternativer som ikke er vurdert i KVVU-arbeidet

- a) Ågotnes (jernbaneterminal)
- b) Arnadalen terminalområde (eventuelt med fjellhall)
- c) Havn og jernbaneterminal ved Alvøen
- d) Jernbaneterminal Liavatnet (eventuelt med fjellhall)
- e) Nygårdstangen med fjellhall
- f) Nygårdstangen i flere etasjer
- g) Samlet konsept nord for Flesland
- h) Rolland, lav løsning (kote 85)

Jernbaneverkets kommentar:

Alternativene har ikke vært realitetsvurdert i KVVU-arbeidet. Alternativet med jernbaneterminal ved Liavatnet har tidligere vært vurdert i en partiell vurdering av fremtidig terminalstruktur i Bergensområdet som ble utarbeidet i forbindelse med KVVU for transportsystemet i Bergen (2011). Her ble alternativet forkastet, blant annet på grunn av arealknapphet, konflikt med vegsystemet og utfylling i vann.

2.8.3 Generelle områder

- a) Områder allerede regulert til industriformål
- b) Områder utenfor Bergen kommune
- c) Nordhordland

Jernbaneverkets kommentar:

I arbeidet er det søkt etter og vurdert konkrete alternativer innenfor alle de tre nevnte generelle områdene.

2.8.4 Andre konsepter

- a) Terminal i fjell. Det pekes på ny teknologi innenfor luftrensing og kranløsninger. Foreslåtte områder for fjellhall: Ulriken, Bratlandsfjellet, Romslo-Takvam (forutsetter annen lokalisering av bilterminal), Arna og Totlandsfjellet i Samnanger.
- b) Løsning med mange mindre terminaler i de ulike bydelene.
- c) Flytende terminal

Jernbaneverkets kommentar:

a) En løsning med fjellhall er vurdert i KVUen, men silt ut i andre silingsrunde. Hovedårsaken til at alternativet ikke er vurdert videre er høye kostnader. Kunnskapsgrunnlaget som ligger til grunn for dette er vurderinger gjort i forbindelse med KVU for logistikknutepunkt i Trondheimsregionen som påpeker de store kostnadene og betydelige tekniske utfordringene knyttet til utsprenging av fjellhaller store nok til lasting/lossing av tog.

b) En løsning med flere mindre jernbaneterminaler har vært vurdert, men ikke videreført som konsept i arbeidet. Årsaken til dette er at en slik løsning vurderes som lite effektiv, både når det gjelder transportkostnader, fremføringstid og effektiv utnyttelse av jernbaneinfrastrukturen. Videre vurderes en løsning med flere terminaler som lite bærekraftig, både på grunn av forventede store investeringskostnader og hensynet til byutvikling. Disse vurderingene er mer detaljert beskrevet i et eget notat oversendt KS1-konsulentene og Samferdselsdepartementet, og kan tilsendes andre interessenter på forespørsel.

c) En konseptuell løsning med flytende terminal er ikke vurdert i KVUen. Det må her nevnes at infrastruktur for jernbane og godstransport generelt er tunge, teknisk rigide systemer, som er avhengig av svært stabile grunnforhold.

2.9. Anbefaling

KVU for logistikknutepunkt i Bergensregionen har skapt stort engasjement. Antallet høringsuttalelser understreker dette. Som oppsummeringen over illustrerer, har merknadene også et bredt tematisk spenn.

Jernbaneverket mener det er svært positivt at så mye supplerende informasjon har kommet frem i høringsperioden. Mye av informasjonen omhandler imidlertid et detaljeringsnivå som naturlig hører til senere planfaser. Det er viktig å presisere at en KVU er et konseptuelt planverktøy som har som formål å skissere mulighetsrommet, og ikke detaljeringen, av vurderte tiltak. Geografisk plassering av terminaler og infrastruktur er således utredet på et overordnet nivå, og ikke detaljprosjekttert. Likeledes er vurderingene i KVUen basert på eksisterende kunnskap, og ikke en detaljert og komplett kartlegging av alle virkninger.

Grovt oppsummert er merknader fra privatpersoner, velforeninger og organisasjoner med tilknytning til lokaliseringalternativene rettet mot prosess, virkninger og anbefaling. Merknadene fra de offentlige etatene anerkjenner utredningsarbeidet som er gjort, men fremhever de negative virkningene ved en terminalplassering på de ulike alternativene. De negative virkningene ved en terminalplassering på Unneland blir her vektlagt mer tyngde enn en terminalplassering i Rådal.

KVUens anbefaling omhandler konsept og lokalisering med de metodiske forutsetningene som ligger til grunn på dette utredningsnivået. Jernbaneverket mener det ikke har fremkommet ny informasjon i høringsrunden som i vesentlig grad endrer innholdet i beslutningsgrunnlaget for KVUen.

Jernbaneverket ønsker likevel å påpeke at både høringsrunden og den offentlige debatten rundt KVU-arbeidet illustrerer utfordringene ved bruk av KVU som lokaliseringsverktøy. Mange merknader tar opp problemstillinger knyttet til dette, enten direkte ved å etterlyse mer detaljerte analyser forbundet med planlegging etter plan- og bygningsloven, eller indirekte ved å påpeke detaljerte virkninger som ikke er belyst, manglende involvering/medvirkning i prosessen og at terminalplasseringene ikke er tilstrekkelig detaljerte til at reelle konsekvenser kan vurderes.

Den etablerte KVU-metodikken er godt egnet til å vurdere konseptuell tilnærming og overordnede løsninger basert på identifisering og vurdering av behov, mål og krav. I denne KVUen er Jernbaneverket imidlertid også bedt om å ta stilling til fysisk lokalisering.

KVU-metodikken er utarbeidet som et statlig planleggingsverktøy, der hensikten er å sikre beslutningsunderlaget for valg av konseptuell løsning som grunnlag for videre planlegging. KVU-metodikken svarer svært godt i forhold til beskrivelse av konseptuelle løsninger, men Jernbaneverket mener at KVU som verktøy har visse begrensninger både i forhold til medvirkning og synliggjøring av virkninger av tiltaket.

På bakgrunn av dette bør det vurderes om det bør gjennomføres ytterligere utredningsarbeid før endelig beslutning om lokalisering av fremtidig logistikknutepunkt fattes. Det er først ved planprosesser etter plan- og bygningsloven at rammene for medvirkning, forutsigbarhet og konsekvensvurdering som etterspørres i mange av høringsmerkene blir formalisert.

Det er regjeringen som fatter beslutning om videre prosess basert på KVU/KS1 og merkene fra høringsrunden.

3. Sammendrag av innkomne merknader

3.1 Offentlige aktører

| | | |
|----|-----------------------------|---|
| O1 | Vaksdal kommune | Mener KVU-rapportene gir en god oversikt over prosessen, innholdet i utredningene og vurderingene som er gjort. Støtter Jernbaneverkets tilrådning om delt konsept, der Dokken blir utviklet som godshavn på kort og mellomlang sikt. Peker på at Dokken kan gi tilstrekkelig kapasitet i lang tid og alternativ med ny lokalisering av havn er samfunnsøkonomisk ulønnsomt. Når det gjelder fremtidig godsterminal for jernbane, vil Vaksdal kommune sterkt gå imot at denne blir lokalisert på Unneland. |
| O2 | Bergen og Omland Havnevesen | Har følgende kommentarer: 1) Samlokalisering: BOH anser samlokalisering mellom havn og jernbaneterminal som en optimal løsning. Dette vil gi gunstig arealbruk og kostnadsbesparelser for logistikkaktørene som kan samle sin aktivitet. Like viktig er muligheten for å skape nye transportmønstre som følge av en samlokalisering. Muligheten for å utnytte ledig togkapasitet østover nevnes spesielt. Ønsker at investeringen ses i et langsiktig perspektiv, og mener at en felles løsning med jernbane og havn gir den mest miljøvennlige løsningen. 2) Lokalisering av godshavn: Er enig i at Dokken er en akseptabel løsning i et 30-års perspektiv. Mener at dette ikke er en langsiktig løsning for Bergensregionen, da arealet på et eller annet tidspunkt vil bli for lite. BOH har behov for forutsigbarhet, og ønsker en beslutning på fremtidig lokalisering. |
| O3 | NSB/Rom Eiendom | NSB og Rom Eiendom har sendt inn felles høringsuttalelse. Vektlegger følgende momenter: 1) Lokaliseringsalternativet ved Flesland øst er avvist på sviktende premisser. Mener det er mulig å få til en god terminallokalisering i dette området uten konflikt med rullebane. Forutsetter at alternativet inkluderes i videre utredninger. 2) Kombinasjonsmuligheten med persontogforbindelse mellom Flesland og Bergen er ikke tilstrekkelig utredet. NSBs beregninger tilsier betydelig samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Peker på følgende mangler: a) En vurdering av en mer markedsoptimal trase. Peker på traseen Åsane - Bergen - Haukeland - Kronstad - Oasen. b) Stiller spørsmål ved de samfunnsøkonomiske beregningene. Har gjort en egen samfunnsøkonomisk beregning som viser god lønnsomhet, også uten optimal trase. Mener KVUen bruker for lave tidsverdier for tilbringertjeneste til flyplass. 3) Modellbruken i KVUen er feilaktig og mangelfull. Beregningene må justeres, og vurderinger ettergås av KS1. KVUen burde tatt utgangspunkt i den reelle forskjellen i kjøretid fra markedet mellom alternativene. 4) Nytt logistikknutepunkt må realiseres så raskt som mulig, og midlertidige tiltak på Nygårdstangen minimeres, slik at man raskt kan løse transportsektorens terminalbehov og byens behov for byutvikling ved frigjøring av Mindemyren og Nygårdstangen. 5) I måloppnåelsen bør kombinasjonen jernbaneterminal og havn vurderes for alle mål for å få en riktig sammenlikning med samlet konsept. |
| O4 | Askøy kommune | Har vurdert høringsforslaget og ber om at Mjølkeviksvarden blir vurdert på nytt som fremtidig godshavn for Bergensregionen. |

| | | |
|----|--------------------------|---|
| O5 | Fjell kommune | <p>Kommunestyret i Fjell er positive til konseptvalgutredningen og mener den vil være et viktig grunnlag for arbeidet med å få etablert en hensiktsmessig struktur for fremtidig godshåndtering i Bergensregionen. Har ikke merknader til Jernbaneverkets tilrådninger om ny godsterminal for jernbane. Kommunen er imidlertid ikke enig i Jernbaneverket sin rangering av aktuelle alternativ for valg av fremtidig havneterminal. Kommunestyret kan ikke se at det er gode argumenter for å prioritere Sletten foran Ågotnes, og mener at KVUen i for liten grad vektlegger de store investeringene som allerede er gjort ved CCB-basen på Ågotnes. Dette vil redusere kostnadene ved bygging av ny havn. Kommunestyret vurderer også de ikke prissatte konsekvensene som vesentlig mer i favør av Ågotnes enn Sletten enn det Jernbaneverket gjør.</p> |
| O6 | Fylkesmannen i Hordaland | <p>Mener at det er positivt at det er utarbeidet en KVVU for lokalisering av nytt logistikkknutepunkt for regionen. FM fremhever at bruken av Nygårdstangen til godsterminal representerer en arealbruk som effektivt forhindrer kompakt byutvikling og knutepunktsfortetting. Selv om Nygårdstangen er det beste alternativet ift godstransportarbeid på vei, vil alternativ sør i Bergensdalen samlet sett kunne ha et vel så bra klimaavtrykk. Fylkesmannen har sterke motforestillinger mot å plassere ny godsterminal for jernbane på Haukås og Unneland, da nasjonalt verdifulle natur- og landbruksinteresser vil bli sterkt berørt. På Haukås vil en godsterminal utrydde elvemuslingen i Haukåsvassdraget. I tillegg vil et kjerneområde for vipe bli nedbygd. På Unneland vil 436 daa dyrket jord bli nedbygd og tiltaket vil ha svært store negative konsekvenser for et viktig kulturlandskap og hekkeområder for en rekke fuglearter. Det er også svært sannsynlig at verneverdiene i Nesvika naturreservat vil bli redusert. Hordnesskogen har friluftinteresser. Etablering av en terminal her vil få negative virkninger, men av mer lokal verdi. Fylkesmannen har ingen særlige merknader til alternativene med å bygge ut havnen på Ågotnes eller på Sletten.</p> |
| O7 | NVE | <p>NVE fremhever at tre av lokaliseringalternativene kommer i betydelig konflikt med allmenne interesser knyttet til vassdrag. En terminal på Espeland forutsetter en flytting av Storelva, noe som kan medføre store negative virkninger for laks/sjøaure, samt tilgang og bruk av vassdraget. På Unneland er det lagt opp til utbygging tett på Nesvika våtmarksreservat, og det må fylles noe ut i Haukelandsvatnet. Rambjørsgelva blir liggende under terminalområdet. På Haukåsmyrane er det kartlagt elvemusling på flere strekninger, blant annet i området som er tenkt utbygd. Peker på at det må være en feil i vurderingen av de ikke prissatte konsekvensene når det står at det skisserte alternativet på Haukås bare har nærhet til elvemusling. Mener at konfliktpotensialet for naturmiljø bør klassifiseres som stort. Fraråder å gå videre med disse alternativene, og varsler at det kan være aktuelt å fremme innsigelse mot alternativene på Espeland og på Haukås ved videre planlegging etter plan- og bygningsloven. Minner også om at alternativene for jernbaneterminal på Espeland og Unneland ligger innenfor aktsomhetsområder for steinsprang. Peker i tillegg på mulige konflikter ved alternativene Ådland/Lønningshavn og Ågotnes. Mener Sletten (havn), Rådal (jernbaneterminal), Dokken (havn) og Nygårdstangen (jernbaneterminal) er minst konfliktfulle.</p> |

| | | |
|-----|----------------------------------|---|
| O8 | Statens vegvesen, Region vest | Vurderer konseptvalgutredningen opp mot måloppnåelse knyttet til sitt sektoransvar og politiske føringer gitt i NTP. SVV er enig i det prosjektutløsende behovet og formuleringen av prosjektets samfunns mål. Peger på at dagens plassering av terminaler i sentrum generer trafikkarbeid og miljøbelastning som en ønsker å trekke ut av sentrum, og båndlegger arealer som er svært verdifulle i et byutviklingsperspektiv. Mener derfor Bergen på lang sikt vil være tjent med at godshavn og jernbaneterminal flyttes ut av sentrum. SVV støtter anbefaling om delt konsept, og at Rådalen og Unneland er de beste alternativene for plassering av jernbaneterminal. Mener at nærhet til markedstygdepunkt og fremtidig overordnet veinett er viktige vurderingskriterier i plasseringen av ny terminal, og peker på Varestrømsanalysen fra 2013 som viser at markedstygdepunktet ligger noe sør for Bergen sentrum. Peger på at uavklarte forhold knyttet til ringveg øst bidrar til å redusere forutsigbarheten i planleggingen av Unneland som alternativ. Vurdering av potensielt transportarbeid og tilknytning til overordnet vegnett gjør at SVV vurderer fremlagt alternativ i Rådalen som noe bedre enn alternativet på Unneland. |
| O9 | Statsbygg | Uttalelsen omhandler alternativet jernbaneterminal på Haukås. Mener at både JBVs KVVU eller Bergen kommunes fagetat undervurderer de prissatte og ikke prissatte virkningene av å plassere en godsterminal rett inntil eksisterende ringmur ved Bergen fengsel. Tiltaket vil ha store prissatte og ikke prissatte virkninger, både for jernbaneterminalen og fengselet. Understreker at Bergen fengsel er landets nest største fengsel med 278 plasser, 218 av disse i høyeste sikkerhetskategori. Hvis tiltaket gjennomføres vil dagens sikkerhetsnivå innenfor ringmur ikke kunne opprettholdes og fengselet må flyttes. Peger også på at det vil være store sikkerhetsmessige utfordringer også for godsterminalen. En godsterminal slik den er skissert på Haukås vil videre bety at fengselet mister sin adkomstvei og at åpenavdelingen vest for ringmuren rives. Anbefaler på bakgrunn av dette at alternativet forkastes. Vedlagt brevet fra Statsbygg er også brev fra Kriminalomsorgsdirektoratet og Kriminalomsorgen region vest. |
| O10 | Øygarden kommune | Identisk med uttale P05 |

| | |
|-----------------------------|--|
| O11 Avinor | <p>Stiller spørsmål om man i KVUen ser tilstrekkelig langt frem i tid. Anbefaler at man i større grad vektlegger mulighet for ekspansjonsarealer rundt jernbaneterminal, havn og lufthavn. Avinor har ingen innsigelser mot JBVs anbefaling om delt løsning, og på kort og mellomlang sikt satse på Dokken som havn, og Rådalen eller Unneland som jernbaneterminal. Avinor vil fraråde samlokalisering både på Sletten og Ådland/Lønningshavn. Mener negative konsekvenser for luftfarten er undervurdert i rapporten. Her nevnes endrede helikoptertraseer som igjen gir nye støyutfordringer, og lys som påvirker piloter og navigasjonssystemer. Summen av disse risiki kan gå ut over sikkerhet og regularitet på lufthavnen. Dette kan føre til at behovet for rullebane 2 kommer på et tidligere tidspunkt. Når det gjelder alternativet med godshavn på Sletten, påpeker Avinor at turbulensforholdene ved lufthavnen ved sidevind er meget krevende, og at det ikke vil være akseptabelt å øke risikoen knyttet til dette. Sletten er det alternativet som ligger nærmest flyplassen, og kan risikere svært omfattende topografiske tilpasninger. Turbulensanalysen i Hovedrapporten tar utgangspunkt i en viss skipshøyde. En slik forutsetning kan gi begrensninger på skip i fremtiden, og ev. også behov for ytterligere topografiske tiltak. Mener sammenliknings-grunnlaget i turbulensanalysen bør være uten skog. Pga. konflikt med rullebane 2, mener Avinor det var riktig å sile ut alternativet Flesland øst tidlig i prosessen. Peger også på problematikk knyttet til å anlegge en jernbaneterminal øst for planlagt rullebane 2.</p> |
| O12 Hordaland fylkeskommune | <p>Fylkestinget har gjort vedtak med følgende innhold: 1) Viser til vedtak i Stortinget 30/5-16 nr. 721-727, som blant annet sier at planlegging av nye logistikknutepunkter skal legge til rette for intermodale løsninger. Ønsker avklaring på om stortingsvedtaket endrer forutsetningene for JBVs anbefalinger, og evt. konsekvenser dette vil få for valg av lokalisering. 2) Fylkesrådmannen bes om å vurdere videre planprosess for godshavn etter lokaliseringsvalg er gjort og det er gjort en vurdering av innholdet i punkt 1. 3) Ny godsterminal etableres snarest. Nygårdstangen må ivareta terminalkapasiteten frem til ny terminal står ferdig. 4) Fylkestinget mener at det av hensyn til byutvikling, næringsliv og berørte innbyggere haster med å avklare fremtidig lokalisering av jernbaneterminal. Alle aktuelle alternativ har store negative virkninger. Behovet for økt terminalkapasitet, byutvikling og å redusere tungtrafikk i sentrum tilsier likevel at terminalen må flyttes ut fra Nygårdstangen. 5) Fylkestinget ber om en ny vurdering av områdene på Flesland som ligger nord og øst for flyplassen. 6) Fylkestinget mener at en lokalisering i Arnadalen gir den korteste tilknytningen til Bergensbanen. De foreslåtte alternativene har store konflikter og utfordringer. Det bes om en tilleggsutredning for å vurdere som det er mulig å finne tilstrekkelig areal for et terminalområde i nedre Arnadalen, i tilknytning til eksisterende og planlagt næringsareal. Det må også vurderes om noen funksjoner kan legges i fjell. Fylkestinget anbefaler at denne lokaliseringen blir valgt for ny godsterminal dersom det viser seg at en løsning her kan gjennomføres på en tilfredsstillende måte med hensyn til arealtilgang, økonomi, rasjonell drift og konfliktpotensiale. 7) Om alternativ i Arna eller på Flesland ikke er realistisk, vises det til JBVs konklusjon om Rådalen eller Unneland. Arealkonfliktene på Unneland er såpass store, at Fylkestinget mener Rådalen må prioriteres før Unneland. 8) For det alternativet som til slutt blir valgt, må konsekvensene av tiltaket minimaliseres, avbøtende tiltak settes på dagsorden, og det må være god dialog med lokalmiljøet. 9) Dersom nedre Arnadalen velges må videre planarbeid ha fokus på forhold til lokalmiljø og boliger,</p> |

| | |
|--------------------|--|
| | <p>avbøtende tiltak mot Storelva og gamle Vossebanen. 10) Dersom Rådal blir valgt må videre planarbeid ha fokus på forhold til boliger og lokalmiljø, minimalisering av konsekvenser for friluftsliv, nærhet til Stend, tilrettelegging av innfallsport og turstier i Hordnesskogen. 12) Dersom Unneland blir valgt, så vil Fylkestinget påpeke at dette er et svært uegnet område som vil ha store utfordringer og konflikter. Videre planarbeid må ha fokus på forhold til boliger og lokalmiljø, konsekvenser for Nesvika naturreservat, gjenbruk av matjord, bevaring av laksestammen i Storelva.</p> |
| O13 Bergen kommune | <p>Bystyrets vedtak er omfattende, og inneholder følgende hovedpunkter: 1) Bergen kommune slutter seg til JBVs anbefaling om delt løsning. 2) Bergen kommune anser Ågotnes som det beste alternativet for ny godshavn. Ønsker å legge til rette for en gradvis utflytting av aktiviteter fra Dokken. 3) Det er kommunens vurdering at Rådal fremstår som det samlet sett beste alternativet for ny jernbaneterminal. Sammenliknet med Haukås scorer Rådal bedre på den samfunnsøkonomiske analysen, og på måloppnåelse. Er også i samsvar med byrådets politiske plattform, der det understrekes at klimavennlige transportløsninger og biologisk mangfold skal vektlegges i spørsmålet om relokalisering av godsterminalen. Har i tillegg lagt stor vekt på behovet for å skjerme hjem, bygdelag og produktiv landbruksjord. Er bevisst på at Rådals-alternativet også har konflikter. Ikke minst knyttet til friluftsinnteresser i Hordnesskogen, nærhet til Stavollen idrettspark og kulturminner på Stend hovedgård, samt potensielt utfordrende naboskap med forbrenningsanlegg og bossdeponier. Dette må hensyntas i den videre planleggingen. Forutsetter at logistikknutepunktet utformes og plasseres slik at negative virkninger på nærmiljø, kulturminner, naturverdier og friluftsliv begrenses, at verdier som går tapt på grunn av etableringen erstattes, at nye vegløsninger i minst mulig grad belaster nærområdet med tungtrafikk og forurensning, at lokalisering i nærhet til avfallsdeponiet vurderes nøye, og at det utarbeides et klimaregnskap. 4) Bergen bystyre mener at en plassering av godsterminal på Unneland har uholdbare konsekvenser for naturmiljø, dyreliv og landbruk, og vil ikke under noen omstendigheter gå inn for dette alternativet. 5) Bystyret mener at en plassering på Haukås er feil i forhold til lokal transport av godset, der det meste skal sørover i byen. Når en i tillegg tar hensyn til elvemusling, tap av biologisk mangfold og tap av bolighus, er Haukås en uakseptabel plassering. 6) Bystyret mener at Espeland og ulike plasseringer i Arnadalen gir særlig stort konfliktpotensial knyttet til kulturmiljø og hensyn til Storelva. Alternativet forutsetter innløsning av ca. 100 boliger og 148 daa dyrket mark. Trang dalformasjon gir lite arealer til fremtidig utvidelse, og vil gi uakseptable forhold i form av støy og forurensning. Til slutt peker kommunen på at det er krevende å benytte en KVVU som beslutningsgrunnlag i et lokaliseringsspørsmål, og ber konkret om at det i den videre prosessen undersøkes om fjellhaller, mindre arealkrevende løsninger og alternativene på Flesland øst/Kokstad vest har vært vurdert godt nok i KVVUen.</p> |

3.2 Andre aktører

| | | |
|----|--|--|
| A1 | Bergen Hanggliding og Paragliding Klubb v/Nils Jordheim | Idrettslaget Bergen Hanggliding og Paragliding Klubb sin aktivitet på Unneland er ikke nevnt i rapporten om de ikke prissatte virkningene til tross for at Jernbaneverket har mottatt skriftlig redegjøring om dette. Dette bør komme inn under punkt 8.5.8. i denne rapporten. Unneland har unike kvaliteter for utøvelse av luftsport og det vil være svært ødeleggende for hang- og paraglidermiljøet i Bergen dersom Unneland blir terminalområde. Konflikten med nærmiljø og friluftsliv er derfor større enn det utredningen beskriver. Dette må tas inn i vurderingen av ny lokalitet for godsterminal. Vedlagt høringsuttalelsen ligger en oppsummering av klubbens aktivitet på Unneland. |
| A2 | Norges luftsport- forbund | Viser til brev fra Bergen Hanggliding og Paragliding Klubb. BHPK er Norges tredje største hang- og paragliderklubb. Flystedene på Unneland er derfor svært viktig for mange av medlemmene i Norges luftsportforbund. Det er svært viktig for klubben og for Norges Luftsportforbund at området bevares slik det er. |
| A3 | Fana skoganlegg og Fana skoglag | 1) Vurderinger av bynært skog- og flerbruk, herunder rekreasjon, er ikke trukket inn i utredningen. Siden dette er hovedanliggende for Hordnesskogens arealbruk bidrar mangelfull kunnskapsinnhenting til at man ikke har adekvat grunnlag for å vurdere dette alternativet. 2) Kan ikke se at vitenskapelige interesser knyttet til arealene er vurdert i KVUen. Veianlegget i Hordnesskogen er interessant og unikt i nasjonal målestokk fordi det representerer en pilot der oppmalt flis, asfaltrester og kloakkmasser er benyttet. 3) Samarbeidet om planlegging og etablering av veianlegget har bidratt til at skogeierne har kunnet forstå en god skjøtsel og øke attraktiviteten i sitt bynære landbruk. Planene om godsterminal vil utradere store og viktige deler Hordnesmarken, og torpedere mye av samarbeidet som er utviklet de siste tiårene. På basis av ovennevnte frarådes utbygging i Hordnesområdet. |
| A4 | Sweco Norge AS | Skriver at begge de anbefalte alternativene for jernbaneterminal har store negative virkninger. Vil peke på et alternativ på Rolland som ikke har blitt utredet. Det foreslåtte alternativet ligger på kote 85 og senkes i terrenget slik at bebyggelse i Arnadalen og Langedalen skjermes. En vesentlig kostnadsfaktor for dette alternativet er sprengningsvolumet, beregnet til 10 mill. m ³ faste masser. Bruken av massene og tidsrom for uttak vil avgjøre investeringskostnaden. Dersom massene tas ut over en lengre periode og brukes i bygge- og anleggsindustrien, kan utsprengingskostnaden bli tilnærmet 0. Ber om at dette alternativet blir vurdert på lik linje med de andre alternativene når konsekvenser for de ulike lokasjonene skal utredes. Innspillet inneholder illustrasjoner og en skjematisk vurdering av alternativet. |

| | | |
|----|---|--|
| A5 | FAU Haukås skole v/Grethe Veland Haukås | <p>Høringssvaret er rettet både mot Jernbaneverket og Bergen kommune sitt fagnotat. En godsterminal på Haukås vil gå gjennom eller forbi Haukås skole. Skeptiske til om dette lar seg gjennomføre uten å rive bygningsmasse, men vil uansett være ødeleggende både for lærings- og oppvekstmiljø på Haukås pga. støy. En terminal vil også komme i konflikt med idrettsanlegg på Leikvang og barnehager i området, samt gjøre skoleveien mer utrygg for elevene fra Hylkje.</p> <p>Godsterminalen vil også legge beslag på området avsatt til fremtidig ungdomsskole og flerbrukshall, og vil dermed bringe arbeidet med å realisere disse sårt savnede tiltakene tilbake til start. Peker på at 45 familier må flytte, og at elvemuslingene blir utryddet ved etablering av terminal på Haukås.</p> |
| A6 | BIR AS | <p>BIRs avfallsbehandlingsanlegg, Energianlegget som er viktigste varmekilde til BKKs fjernvarmenett, ligger i Rådal. BIR samarbeider også med Bergen kommune om Biogassanlegg i Rådalen. BIRs, VA-etatens og BKKs aktiviteter utgjør en kritisk del av Bergens infrastruktur som ikke kan flyttes. Det er behov for mer areal for å sikre videre drift, og det er satt i gang reguleringsarbeid sammen med andre aktører i Rådalen, med formål om å utvide areal til industriformål. Et eventuelt terminalalternativ i Hordnesmarka må etableres uten å krysse eller gjøre inngrep i det eksisterende industriområdet i Rådal. Alternativt må det sikres tilstrekkelig industriareal til eksisterende virksomheter ifm etablering av terminal. Minner også om tidligere brev, der det blir påpekt at en jernbanetilkomst med tunnel/kulvert gjennom deponiområdet vil bli svært krevende pga. plassering og dybde på deponiene. Dersom terminalen legges i Rådal, ønskes det at tilkomsten legges utenom BIRs industriområde. BIR ønsker å samarbeide om felles problemstillinger til eksisterende og nye virksomheter. Høringsuttalelsen inneholder kart over deponiene i Rådal.</p> |
| A7 | Bergen og Hordaland Turlag | <p>Bergen og Hordaland Turlag kan ikke slutte seg til JBVs konklusjon om å gå videre med Unneland eller Rådal som fremtidig lokalitet for jernbaneterminal. Begge alternativene er konfliktfylte. Mener at konsekvenser for natur- og friluftsv verdier ikke er tatt tilstrekkelig hensyn til, og at løsningene ikke vil være bærekraftige i et fremtidig byutviklingsperspektiv. Ber Samferdselsdepartementet om å søke et konsept der man kan unngå nedbygging av bynære friluftsområder enten gjennom optimalisering av nåværende infrastruktur eller gjenbruk av en lokalitet der det allerede er gjennomført tyngre tekniske inngrep. Viser til Regjeringens målsetting om ivaretagelse av bynære natur- og friluftsområder, og mener at blant annet dette må få større vekt i KVUen. anbefaler ikke Sletten som mulig fremtidig godshavn, da den ligger i et område som har noe av det aller siste vi har igjen av fri, ubebygde og allment tilgjengelig skjærgård i Bergen. Ber Samferdselsdepartementet og Bergen kommune om å finne fram til en mindre konfliktfylt lokalitet for fremtidig godshavn.</p> |

| | | |
|-----|--|---|
| A8 | Aksjonsgruppa mot Godsterminal på Haukås | Viser både til KVUen og til fagnotat fra Bergen kommune. Er mot jernbaneterminal på Haukås, og peker på følgende momenter: 1) Plassering av godsterminal må ta utgangspunkt i varestrømmene i Bergen. Tyngdepunktet for varestrømmer er sør for Bergen. 2) Terminal på Haukås vil føre til at varetransport mot vest går gjennom Bergen sentrum. 3) Terminal på Haukås vil ødelegge oppvekstmiljø. Terminalen vil gå gjennom/forbi eksisterende skole, bhg og idrettspark. Vil også legge beslag på området som er avsatt til fremtidig ungdomsskole og flerbrukshall. 4) Alternativet vil ødelegge for jordbruk i Gaupås/Blindheimsdalen. 5) Alternativet vil ødelegge de siste to våtmarksområdene i Åsane 6) Alternativet vil utrydde Bergens siste bestand av elvemusling 7) Haukåsområdet er for smalt for en godsterminal pga. krav om sikkerhetssone på 200 mellom terminal og fengselsmur. 8) Alternativet vil føre til at mer enn 45 familier må flytte. Mener det reelle tallet på bolighus er over 70. |
| A9 | Idrettsrådet i Bergen | Hordnes i Fana, Unneland i Arna og Haukåsflaten i Åsane har det til felles at de er benyttet som idrettsanlegg. Idrettsrådet er imot de foreslåtte lokasjoner, som oppleves å ha svært uheldige konsekvenser for bydelenes nåværende og fremtidige idretts- og friluftsliv. |
| A10 | Turn & Idrettslaget Hovding | Viser både til KVUen og til fagnotat fra Bergen kommune. Peker på at en jernbaneterminal på Haukås vil ødelegge oppvekstmiljø, og viser til samsvarende momenter som uttale A8. Mener at en godsterminal 1) forringer og ødelegger idrettsanlegget på Leikvang, 2) forverrer tilkomsten til de deler av idrettsanlegget som blir gjenværende, 3) hindrer den positive utviklingen som ble fremlagt av Bergen kommune i 2013, der en storutbygging i Åsane Nord skulle ivareta blå-grønne strukturer og Haukås skulle utvikles til et attraktivt og sosialt mangfoldig boligområde. |
| A11 | Norges Lastebileier-Forbund avd. Hordaland og Sogn og Fjordane | Har gjennomgått høringsdokumentene og velger å ikke ta stilling til hvor nytt logistikknutepunkt bør lokaliseres. Samtlige forslag er plassert i Bergensregionen, og vil således ikke føre til store endringer i faktiske transportkostnader for transportør og vareeier. Vektlegger at det må være god infrastruktur til/fra et nytt logistikknutepunkt. Varetransporten må sikres prioritet på veg, slik at den ikke blir heftet av kø. Varetransport må sees på som godsets kollektivtransport, og likestilles med kollektiv persontransport. Mener at terminal for sjø, veg og bane <u>må</u> samlokaliseres. Det er også en fordel om logistikknutepunktet har nærhet til Bergen lufthavn, men dette er ikke et krav. |
| A12 | Nordhordland Handverk- og Industrilag | En godsterminal må ha minst 100-års perspektiv, og i dette perspektivet må man også ta høyde for at varestrømmer og kommunikasjonsløsninger kan endre seg. Det har over lang tid vært arbeidet med Nyborgtunnelen og bro mellom Askøy og Nordhordland. Kan gi et annet trafikkmønster. Regionen har allerede logistikkaktivitet (Mongstad og Fensfjordområdet) og har næringsarealer opp mot Sør-/Osterfjorden som kan inngå i en fremtidig logistikkstruktur. Mener derfor at en jernbaneterminal må plasseres på Haukås. Det vil være en fremtidsrettet plassering som vil gi positive ringvirkninger for næringslivet i Nordhordland og hele Bergensregionen. |

| | | |
|-----|---------------------------------|--|
| A13 | Fana Stein og Gjenvinning AS | FSG er en virksomhet innen steinuttak og deponering av forurensede masser. FSG har 16 heltids- og 5 deltidstillinger. Kan ikke se at Jernbaneverket har beskrevet konsekvenser ved mulig tap av arbeidsplasser for de etablerte bedriftene i Rådal, og kan heller ikke at konsekvensene for samfunnsviktige funksjoner som disse bedriftene utfører er vurdert. Jernbanesporene til Rådalsalternativet er lagt over Bergens største avfallsdeponi, og konsekvensene av dette er ikke belyst. Fana Stein og gjenvinning har ikke blitt kontaktet av JBV i prosessen. En slik kontakt kunne bidratt til at en rekke svakheter kunne vært klarert i en tidlig fase. På bakgrunn av dette mener Fana Stein og Gjenvinning at foreliggende KVVU er mangelfull, og at disse temaene bør utredes før beslutning fattes. |
| A14 | Kidsa barnehage Breistein | Barnehagen har 100 barn, og er en stor barnehage i området. Ved å legge godsterminalen på Haukås slik den er skissert i KVVUen vil barnehagen miste sitt nærområde og mest brukte turområde "Hundremeterskogen", som består av skog og åpen eng. Området ligger i umiddelbar nærhet til barnehagen, og kan brukes også av de minste barna. Barnehagen vil få et betydelig svekket tilbud uten dette naturområdet. Er også bekymret for trafiksikkerheten som følge av tungtransport ved etablering av godsterminal. Frykter at en godsterminal vil føre til at området mister muligheten for fremtidig utvikling av barnas læringsmiljø og utviklingen av et helt lokalsamfunn. |
| A15 | LO | LO har ikke vurdert alle de ulike konseptene og innspillene som er kommet i prosessen, men legger til grunn at anbefalt konsept er basert på gode faglige vurderinger og grundig analysearbeid. Er imidlertid noe kritisk til at JBV har gått bort fra en samlet løsning. Intermodale transportknutepunkt har vært pekt på som en forutsetning for å skape effektive transportsystemer, og vekst i godstransport på sjø og bane. LO mener derfor at alternativ som sikrer full intermodalitet vil være det beste for fremtiden. Mener også at det begynner å haste at saken får en konklusjon og fremdrift. |
| A16 | Kranførerskolen v/ Eivind Viken | Mener rapporten tar for lett på fordelene med direkte lasting mellom tog og bane. Peker på følgende momenter: 1) Med godsterminal og godshavn på forskjellige steder vil man alltid være avhengig av lastebiltransport. I rapporten er det ikke tatt høyde for at gods som ellers kunne blitt lastet mellom skip og tog, vil bli værende på bil helt fram til mottaker. Biltransporten vil øke proporsjonalt med avstanden mellom godshavn og jernbaneterminal. 2) Rapporten hevder at containertypene som benyttes på jernbane og skip er ulike og at det derfor ikke er mulig å videresende banecontainere med skip eller omvendt. Dette er ikke riktig. Ulike størrelser i CEN- og ISO-containere, bør ikke by på problemer. |

| | | |
|-----|--|--|
| A17 | Raunefjordens Venner | Raunefjordens Venner oppsummerer selv sine argumenter i følgende punkter: 1) Er enig i valg av delt løsning, og i at havnen kan forbli på Dokken 2) Innstillingen om delt løsning er velbegrunnet. Peker på manglende etterspørsel og gjengrodde skinner. 3) NHO LTs varestrømsanalyse er ufullstendig og dokumenterer ikke at tyngdepunktet ligger i sør. Må kvalitetssikres. 4) Prognosene for godstransport har vist seg å avvike fra dagens virkelighet. 5) Det er stort potensiale for frigjøring av arealer og mer effektiv arealutnyttelse på Dokken 6) Dimensjoneringskriteriene for havn er urealistiske. Det er ikke behov for 250m lange containerskip. 7) Godsoperatørene, som Schenker og Sea Cargo, er ikke spurt. 8) Samfunnsøkonomisk analyse, spesielt ikke prissatte virkninger, er overfladisk og lite konkret. Peker på manglende kunnskap og gal metodebruk. 9) Fylkesmannens merknader om fjordlandskap fra 1997 er ikke nevnt. 10) Inngrep på Sletten forringer fjorden og representerer stort konfliktnivå for naturmiljø. 11) Maritime vurderinger av vind og strøm, samt krav til manøvrering er mangelfulle. 12) Turbulens og vindskjær er kritisk ift flysikkerhet. 13) Det foreligger ikke ROS-analyse. Peker på havn med nærhet til flyplass og skipsled, kun en vei ut for Fleslandsbygden. 14) Lokalisering av godsterminal er ikke sett i sammenheng med E16 og dobbeltspor til Voss. 15) KVUen tar ikke nok hensyn til balanse mellom arbeidsplasser og boliger i Ytrebygda. 16) Slettenalternativet kommer i konflikt med flysikkerheten på Flesland og sikkerhetssone for renseanlegg. 17) Lokal finansiering av havnen medfører store kostnader. Godset finner andre veier. |
| A18 | Solsikken Barnehage Skeie AS | Barnehagen består av ca. 45 barn fra nærmiljøet på Skeie. Barnehagen er lokalisert rett ved Hordnesskogen, og besøker skogen 2-3 ganger i uken. Skogen gir unike turmuligheter, store lekeområder, klatremuligheter, dyreliv og glede ved å være ute i naturen. Peker på at fysisk aktivitet er viktig for barns motoriske utvikling, og fremhever skogens viktighet for ulike aktiviteter og for å finne ro. Dersom godsterminal etableres i skogen, vil dette forringe verdien på barnehagen. Resterende deler av skogen vil bli preget av støy. En godsterminal vil også føre til at færre vil bo i området, og barnehagen vil da miste søkermassen sin. Også skoleelever ferdes i skogen daglig. |
| A19 | Flesland og Sletten Grannelag | Ønsker å vise motstand mot forslaget om godshavn på Flesland. Støtter seg til samtlige argumenter fremmet av Raunefjordnes Venner og andre motstandere av Fleslandsalternativet. Peker på at flere bygder vil bli rasert ved etablering av en storhavn i Fleslandsområdet, og at mange må flytte. Viser til at området rundt Flesland/Sletten/Hjellestad er en naturperle som blir brukt året rundt. Skriver at "dette alene burde være nok til å droppe Fleslands-alternativet en gang for alle". |
| A20 | Norges Idrettsforbund Hordaland Idrettskrets | Finner det ikke naturlig å ta stilling til plassering av ny godsterminal, men peker på noen generelle problemstillinger som bør hensyntas i det videre arbeidet: 1) Viser til helsegevinstene ved fysisk aktivitet, og at befolkningen i Norge er mindre fysisk aktive enn tidligere. 2) Det er viktig at nærmiljøene tilrettelegges for fysisk aktivitet, både idrettsanlegg og områder der innbyggerne kan drive egenorganisert fysisk aktivitet. 3) Viser til Regional kulturplan i Hordaland fylkeskommune, som vektlegger naturen som arena for fysisk aktivitet. |

| | | |
|-----|---|---|
| A21 | Grendalaget Bevar Blindheims- bygda | Viser til JBVs KVVU og kommunens fagnotat. Mener det er feil å legge godsterminal på Haukås ut fra flere faglige vurderinger, og at Haukås-alternativet berører flere forhold på Blindheim som ikke er nevnt i kommunens fagnotat: 1) Blindheim som bo-/jordbruksområde raseres. Toglinja passerer i dagen tvers igjennom bo- og jordbruksområdet. 2) Jordbruksland blir fortrent av jernbanetraseen. Rammebetingelsene for moderne drift av landbruket forringes. 3) Lokalvegen forbi Blindheim vil bli krysset av godslinja. Veggen er en tilførsels- og kollektiv-veg mellom Vågsbotn og Arna. Kan ikke se at jernbanespor er forenlig med opprettholdelse av lokalvegen. |
| A22 | Åsane Historielag og Almåsårdenes Venner | Viser til JBVs KVVU og kommunens fagnotat. Mener at Haukås ikke er et godt alternativ av følgende grunner: 1) Vil føre til mer bilbasert transport gjennom Sandviken/Sentrum. Dette vil øke luftforurensningen i sentrum. 2) Vil rasere Haukås som bo- og oppvekstområde. En terminal vil bli en barriere mellom Haukås og Hylkje. 3) Minst 45 familier vil miste hjemmene sine. 4) Kommunedelplan for Haukås legger opp til utbygging av 8-10 000 boliger i dette oområdet. 5) Haukås gård vil bli rasert. 6) Vil medføre store endringer for Almåsårdene ved at det åpne landskapet mellom fjord og fjell fjernes. 7) Tilgangen til opplevelsen av Åsaner byfjellsområde forringes ved at næringsarealer og ny E39 lokaliseres opp mot turveiene i fjellsiden. 8) Husmannsplassen Hetlevik kan bli berørt, avhengig av plassering av en godsterminal på Haukås. 9) Elvemuslingen i Haukåsvassdraget vil bli utryddet. 10) Ikke forenlig med etablering av blå-grønne strukturer og fjerning av institusjonspreget i nordre del av Åsane. 11) Hus og gårdsbruk må rives i dalføret mellom Haugland og Blindheim. 12) Gårdsbruk på Blindheim blir rammet. 13) Sammenhengende jordbruksområder punkteres. 14) Tilgangen til beiteområder, gamle ferdselsveier og turområder på Blindheim og Haugland rammes. 15) Våtmarksområdet på Haukås forringes. 16) Kulturminner i Blindheims-området blir berørt. 17) Jernbanelinjen krysser Blindheimsveien. 18) Blindheim nedlegges som bolig- og jordbruksområde |
| A23 | Haugland, Gaupås og Kvamme velforening | Viser til JBVs KVVU og kommunens fagnotat. Vektlegger følgende momenter: 1) Daglinje gjennom Blindheim kommer i direkte konflikt med klyngetun på Blindheim 2) Daglinjen kommer må krysse Blindheimsvegen, den eneste lokalvegen mellom Arna og Åsane. 3) På Haugland vil tunellinnslaget komme i umiddelbar nærhet til husklyngen Bustevollen og gården Botn. 4) Under 8.5.6 under de ikke prissatte virkningene, er ikke B16, Blinde og Haugland beskrevet mht. støypåvirkning. Velforeningen er svært bekymret for støy fra jernbane i området, som ligger i en dal med fjell på alle kanter, og som allerede er belastet med støy fra E16. 5) Under samme punkt kommenteres det at jernbanesporet vil ha betydelig påvirkning av innfallsporten til byfjellene. 6) Mener at langt flere enn 4 bolighus kan stå i fare for å bli revet på Bustevollen. Velforeningen trenger klarhet i dette. 7) Det er en god del rødlistede arter i området rundt Kalsåsvatnet. Velforeningen kan ikke se at det er foretatt vurderinger av virkning på natur og miljø i dette området. 8) Gården Bustevollen og Botn vil få sine innmarksbeiter delt på midten. 9) Mener at godsterminalen bør ligge mest mulig sentralt til næringslivet. |

| | | |
|-----|----------------------------------|--|
| A24 | Vennelaget for Haukås-vassdraget | Laget ble stiftet for å forbedre levestandardene for elvemuslingbestanden i Haukåsvassdraget. Peker på følgende forhold: 1) Muslingen krever god vannkvalitet og næring. Jevnlige, sterke flomvannføringer vil omkalfatre bunnforholdene og vaske ut masser. Næring til muslingen kommer fra vassdraget og naturen i det nærmeste området, og muslingen er således sårbar for endringer i omgivelsene. En godsterminal på Haukås gård endrer avrenningsforholdene og noe av næringen til elva forsvinner. 2) Muslingene og ørrettyngelen er gjensidig avhengige av hverandre. Vennelaget har som mål å anlegge fisketrapp ved Hylkjestemmen, dersom elven ikke ødelegges som muslingbiotop. 3) En gods-terminal må i alle tilfelle komme nær elven på lange strekninger. Masseutskifting nær elven vil føre til ustabile masser og endringer for elven. Dette vil gå ut over livet på bunnen, der muslingen og larvene lever. Graving i gammel kulturjord fører også til avrenning av næringsstoffer til elven, som gir oppblomstring av alger og oksygenfattig vann. 4) Området har stort potensial for boligutvikling. Naturverdier er svært viktige for utvikling av gode bomiljøer. 5) Det er brukt store ressurser på et kultiveringsprosjekt for elvemusling de siste fem årene. |
| A25 | Fana Kajakklubb | Klubben har ca. 215 medlemmer, og er beliggende på Fanahammeren, i umiddelbar nærhet til Hordnesskogen. 1) Fremhever at Hordnesskogen er et relativt uberørt naturområde, som blir brukt av idrettslag og lokale og tilreisende turgåere. For Fana Kajakklubb er Hordnesskogen uvurderlig for kondisjonstrening. 2) Stiller følgende spørsmål til beslutningstakerne: Hva haster? Hvem har økonomi til å utrede andre aktuelle, og tilsynelatende langt bedre alternativer? Er det gått prestisje i saken? Har JBV vært forutinntatt - og ikke sett den totale sammenhengen? Hvem skal se denne totale sammenhengen? Hvem skal beslutte? 3) Påpeker at avgjørelsen må ses i sammenheng; man kan ikke starte med plassering av godsterminal for så noen år etter å finne ut at kaianlegg ikke lar seg realisere der man først hadde planlagt. 4) Finner det uvirkelig at man ikke har foretatt en tverrpolitisk utredning av mulige alternativer - men overlater til JBV å konkludere ut fra høyst usikre kalkyler. Plassering av godsterminal/havn blir den viktigste politiske beslutningen på mange år som bør ha sterk forankring i befolkningen. Mener prosessen bærer preg av politisk hestehandel, prestisje og lite helhetlige/gjennomtenkte konklusjoner fra JBV. 5) Mener andre alternativer, blant annet fjellhall bør utredes. 6) Påpeker at mosjon/fritid/idrettsområder må vektes opp mot at noen må bytte bostedsadresse i vurderingene. Viser til bybaneutbyggingen, der mange måtte bli kjøpt ut fra eiendommene sine. |
| A26 | Krossbakken Borettslag | Borettslaget består av 62 boliger på Arnatveit. Området har et stabilt og godt bo- og oppvekstmiljø. Har følgende merknader: 1) En godsterminal i Arnadalen vil medføre store ulemper for beboere i området, både i byggefasen og driftsfasen. 2) Forslaget om godsterminal mellom Asko og Toro vil skape et høyt støynivå som vil påvirke store områder og et stort antall beboere. 3) En godsterminal vil øke problemet med dårlig luftkvalitet på vinterdager. 4) Ber om at terminalen ikke bygges i Arnadalen. |

| | | |
|-----|----------------------------|---|
| A27 | FAU ved Kirkevoll skole | <p>Ønsker ikke at godsterminalen plasseres i Hordnesskogen. Peker på følgende argumenter: 1) Kirkevoll skole har ca. 600 elever, og ligger i nærområdet til en terminal i Rådal/Hordnesskogen. Mange skoleelever passerer området daglig på veg til og fra skolen, eller til og fra Stavollen på trening. Skolen benytter også området til turer og ekskursjoner. Dette kan ikke verdsettes høyt nok. 2) I nærområdet til Hordnesskogen ligger to skoler og flere barnehager. En godsterminal vil gi luft- og støyforurensning i et stort område, noe som kan kobles til kognitivt funksjonsnivå, læring, minne, depresjon, angst og stress. Å være i natur er påvist å gi økt læringseffekt og å gi en buffer mot stress. 3) Det er ikke forsvarlig å ta Hordnesskogen vekk fra elevene og erstatte den med en godsterminal.</p> |
| A28 | NHO Logistikk og Transport | <p>Merknaden er en felles uttalelse fra NHO LT sentralt og NHO LT region Vestlandet. Fremhever følgende argumenter: 1) NHO LTs primære standpunkt er at en felles løsning med havn og jernbaneterminal på Flesland vil være mest optimalt: a) Muliggjør sømløse operasjoner mellom sjø og bane, samt administrasjon av alle trafikkslag. Gir mindre transportarbeid og arealbehov. b) Peker på at en transportkorridor sjø/bane fra kontinentet til Bergen kan bli aktuell i fremtiden, og at raskere Bergensbane kan gi endring i logistikken. c) Det vil bli frigjort arealer på Dokken og på Nygårdstangen til byutvikling. d) Varestrømsanalysen viser et markedstygndepunkt for gods fra Bergen sentrum og sydover. 2) For å styrke jernbanes konkurransekraft er det viktig at Bergensbanens kjøretid forbedres i tråd med kjøretid på vei, og at lokaliseringen av godsterminalen fører til minst mulig transportarbeid med bil etter terminalbehandling. 3) Nygårdstangen er en god løsning på kort og mellomlang sikt. Støtter moderniseringstiltakene skissert i KVUen. 4) Av de analyserte alternativene er Rådal den beste lokaliseringen av en jernbaneterminal. Dette begrunnes med: a) Alternativet gir markedsmessig best lokalitet. Mener det er en svakhet i KVUen at en har lagt vekt på godstransportmodellen. Anbefaler at det legges mest vekt på virkelige målinger for godsstrømmer. b) Rådal ligger i liten avstand fra Flesland og Sletten. c) God måloppnåelse på ikke prissatte temaer d) Både Rådal og Unneland forutsetter ny ringveg i Bergensområdet. 5) Dokken er den beste løsningen for havn på kort og mellomlang sikt. Ågotnes vil gi for lang distribusjonsavstand. Dokken bør oppgraderes, samtidig som det legges til rette for en langsiktig lokalisering på Sletten 6) Håper det blir tatt en rask avgjørelse i lokaliseringsspørsmålet, slik at det skapes forutsigbarhet for logistikkbedriftene.</p> |
| A29 | Ing. Stein Knutsen AS | <p>Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering under P204). Påpeker i tillegg at bedriften bruker Hordnesskogen til trening for alle sine ansatte. Ønsker ikke rasering av dette området, når det finnes områder med bedre togtilkomst lokalisering. Fremhever Arnadalen, som alltid vil være et lite attraktivt bebyggelsesområde pga. lite sollyss.</p> |

| | | |
|-----|------------------------|---|
| A30 | #OppForArna | <p>Har sendt inn en omfattende høringsuttalelse på over 1900 sider inkludert vedlegg. Uttalelsen omhandler alternativene for jernbaneterminal på Espeland og Unneland. I #OppForArnas egen oppsummering vektlegges følgende momenter</p> <p>1) Espeland:</p> <p>a) Det pekes på at JBV har forkastet Espeland som alternativ pga. arealknapphet, mangel på utvidelsesmuligheter og mangel på areal for næringsetablering. b) Videre er det knyttet store konflikter til naturmiljø, kulturmiljø og nærmiljø. c) Mener de ikke-prissatte konsekvensene av godsterminalen er enda større enn det som fremkommer av KVUen. d) Støtter JBV og Byrådet på at Espeland ikke er et egnet alternativ. 2) Unneland:</p> <p>a) En terminal på Unneland vil føre til at 69 hus må rives og 15 gårdsbruk legges ned. b) Unneland har potensiale til å bli et enda viktigere rekreasjonsområde for alle i Bergen. c) Unneland er vital og levende bygd med mangfoldige fritidstilbud og unike friluftaktiviteter d) Unneland har mange naturkvaliteter, og det er 21 rødlistede arter som hekker i området. Ved utbygging av terminal vil Nesvika naturreservat bli berørt, og inngrep i Unnelandselva vil utgjøre stor risiko for laksestammen. e) I KVUen er det ikke tatt høyde for kostnader ved å bygge i et så sårbart område. f) Kulturlandskapet vil skifte fullstendig karakter som følge av at all jordbruk vil opphøre. g) Kulturminnegrunnlaget på Unneland er mangelfullt utredet. h) Topografien på Unneland gir få muligheter for utvikling av næringslivet. i) Gjennomførbarheten av terminal på Unneland er usikker pga. manglende avklaring om Ringveg Øst. j) Usikkerhetspåslaget på 34 % som JBV legger til grunn for Unneland er urealistisk lavt. Viser til mangelfull vurdering av flom, skred, grunnforhold, søppeldeponi, støy, inversjon mm. k) Terminal på Unneland vil også bety omveltning av livsvilkårene for beboere på Haukeland pga. støy, tungtrafikk, luftforurensning, redusert trafiksikkerhet og bortfall av fritidstilbud og rekreasjonsområder på Unneland.</p> |
| A31 | Osterøy Industrilag | <p>Viser til Fylkestingets vedtak om å vurdere mulighetene for godsterminal i Arnadalen, og om ev. noen funksjoner kan legges i fjell. Osterøy Industrilag mener at lasting og lossing av godsvogner kan være en slik funksjon, og peker på at det kan lages en laste- og losseterminal i fjell i området mellom Takvam og Romslo, ev. Trengereid. Her skal det bygges ny E16 og Vossebane, og det ligger godt til rette for å knytte seg til bane og vei i begge retninger. Løsningen som er skissert baserer seg på en automatisk kranløsning, slik at behovet for arbeidskraft i fjellet minimaliseres. Det er lagt opp til at tømning og fylling av containerne kan skje andre steder. Peger på Espevoll på Osterøy som mulig område for dette. Mener det er fornuftig å laste/losse togene der banen når Bergensregionen, og ikke bruke store ressurser på nye jernbanespor. Foreslår at JBV ifm tilleggsutredninger legger opp til en konkurranse der aktuelle fagmiljø kan komme med forslag til teknologiske muligheter. Vedlagt uttalelsen er kronikk i Bergens Tidene datert 25.05.2016, tunnelprofiler og kart.</p> |

| | | |
|-----|--|---|
| A32 | Hordnesmarka Veglag | Mener JBV ikke har utredet KVUen i tråd med oppdraget, og at det er mangler knyttet til alternativet Rådal/Hordnesskogen. Mener det bør utarbeides en tilleggsutredning før beslutning tas. Fremhever følgende forhold: 1) Grunneiere burde vært involvert tidlig i prosessen. Mener også at en felles befaring ville ha gitt et bedre grunnlag. 2) Mener jernbanetilkomsten til alternativet skissert i KVUen ikke er gjennomførbar pga avfallsdeponi. 3) Landbruk: Kritisk til at konfliktpotensialet for landbruk settes til lavt uten at endelig plassering er gitt. 4) Naturmiljø: Det bør foretas registrering av nøkkelbiotoper og artsmangfold før man bruker disse dataene som grunnlag for plassering av terminal. 5) Nærmiljø og friluftsliv: Mener det er stor sannsynlighet for at boliger vil bli direkte berørt og utsatt for støypilager. Viser til at Hordnesskogen i 2016 ble oppgradert til et A-område. 6) Landskap: Mener en utbygging i Hordnesskogen vil endre landskapet mer enn det som er beskrevet i rapporten. 7) Kan ikke se at temaet folkehelse er omtalt i rapporten. 8) Alternativ helt eller delvis i fjell må utredes. |
| A33 | Orienterings- gruppen i Bergens Turnforening | Bergens Turnforening O-gruppe støtter ikke utbygging av godsterminal i Hordnesskogen. Mener at dette i ytterste konsekvens vil rasere hele området som destinasjon for o-løp. Hordnesskogen har mange kvaliteter: forholdsvis flatt med mange stier, detaljrikt og utfordrende terreng, fartsfylt terreng, deler egner seg for o-løp for barn, lett adkomst. Få eller ingen andre terreng i nærheten av Bergen innehar disse kvalitetene. Har de siste 5 årene vært arrangert konkurranser med 220 ulike postplasseringer. I tillegg legges det ut poster til tur-orientering tilpasset familier og det arrangeres skoleløp. Nærmeste alternativ til terreng med samme potensial er Eikelandsosen i Fusa. Viser til at JBV ønsker næringsetablering i tilknytning til logistikknutepunktet, og peker på at mer eller mindre hele skogen da vil bli rasert. O-kart over Hordnesskogen er vedlagt merknaden. |
| A34 | Ragn-Sells AS | Ragn-Sells er en virksomhet for mottak, sortering og behandling av avfall i Rådalen. Har vesentlig nytte av nærhet til Fana Stein og Gjenvinning og BIRs forbrenningsanlegg. Merknaden for øvrig samsvarer med A13. |
| A35 | Hordnes Vel | Det er ca. 250 hus på Hordnes, med ca. 60 barn i skolealder. Området er et ettertraktet boligområde, og har et unikt sosialt miljø. HV har følgende innsigelser til KVUen: 1) Bekymret for miljøkonsekvensene av å bygge terminalanlegg i et område med over 3,8 m3 med usortert avfall. Frykter avrenning fra deponiet. 2) Bekymret for sikkerheten til innbyggerne pga. transport og oppbevaring av farlig gods nær forbrenningsanlegg og avfallsdeponi som inneholder metangass. 3) Støy fra anlegget vil medføre drastisk nedsatt bo- og livskvalitet. 4) Trafikksituasjonen i området er allerede prekær, og vil bli forverret ved etablering av terminal. Økt tungtrafikk vil også forverre luftkvaliteten. 5) JBV indikerer en plassering som er i direkte konflikt med Bjargs idrettsanlegg. Dette vil ha negative konsekvenser for barn og unge. 6) Hordnesskogen er svært mye brukt av beboerne til trening, rekreasjon og friluftsliv. 7) Flere rødlistearter er observert i skogen. Påpeker at skog i seg selv er særdeles viktig i et klimaperspektiv. 8) Stend er et unikt kulturhistorisk område. 9) Landbruksområder går tapt ved anleggelse av terminal. 10) Området rundt Hordnesskogen er fortettet gjennom årtier. Kritisk til å legge en industrigigant midt i et slikt område. 11) En terminal i nærområdet vil ødelegge de unike kvalitetene i Hordnessamfunnet. |

| | | |
|-----|-------------------------|--|
| A36 | Hordnesskogens Venner | <p>Har sendt inn en omfattende høringsuttalelse. I HVs sammendrag vektlegges følgende momenter: 1) Mangler i prosess: a) Interessenter i området er ikke kontaktet. b) Det er ikke gjort befarng i området. c) Arealdisponering endres fra mulighetsstudien i 2011 til KVUen. 2) Mangler i metodikk: a) Alternativene Rådalen og Hordnesskogen slås sammen til ett alternativ ila silingsprosessen b) Vurdering av ulike konsepter er ikke gjort. c) Viktig underlagsinfo vedrørende de ikke prissatte virkningene er utelatt. 3) Folkehelse: Konsekvenser for folkehelse er ikke utredet tilfredsstillende. 4) Ikke prissatte virkninger: a) Landskap og kulturmiljø: Stend har stor verdi som kulturmiljø og landskap (A-verdi). KVUen har ikke tatt hensyn til hensynssone Kulturmiljø i KPA, "hensyn Landbruk" og intensjonene i KPs samfunnsdel. b) Naturmiljø: Skogen har stor variasjonsrikdom, og det er gjort funn av rødlistearter. c) Landbruk: Stend er en av de eldste, største og viktigste gårdene i Bergen. d) Friluftsliv: Hordnesskogen er i 2016 klassifisert til å ha A-verdi. HS er ett av to større marka-områder i Bergen med høy tilgjengelighet. 5) Avfallsdeponi: Adkomst til terminal krysser avfallsdeponi. Strekningen er 5-600 meter og det vil påløpe store kostnader. 6) Byutvikling: Løsningen i KVU er i strid med KPA for Bergen og vedtatt utbyggingsmønster. Godsterminal vil forsterke skjevfordeling av arbeidsplasser mellom bydelene. Vil bli nådd igjen av byutvikling. Trafikkforurensning vil bli minst ved lokalisering nærmere sentrum. 7) Risiko og sårbarhet: Det er krav om at det skal foretas ROS-analyse ved arealplanlegging. Rådalen har flere risikoelementer. 8) Klima og miljø: Hordnesskogen ligger i begynnelsen av Bergensdalen. Økende trafikk vil være ugunstig. Antall kjøretøy til og fra terminalen er ikke beregnet. Fjerning av skog og myr betyr fjerning av karbonlagre. 9) Naturmangfold: Det er ikke gjort kartlegginger av naturmangfold i HS. 10) JBV forkaster resultatet av godstransportmodellen uten god begrunnelse, og modellen synes ikke å ha praktisk betydning. Varestrømsanalysen bruker utdatert/feil datagrunnlag. 11) 0-alternativet: Det er ikke foretatt analyser av Nygårdstangen etter samme forutsetninger som øvrige alternativer. Dagens terminal har en varighet på 25-40 år. 12) Terminal i fjell: Foreslår fjellhall-løsning med nærhet til eksisterende jernbanelinje. Kan være konkurransedyktig på kostnad. JBV har kostnadsberegnet sin løsning i Hordnesskogen til ca. 9,5 mrd. Vedlagt høringsuttalelsen er et eget notat utarbeidet av HV om fjellhallkonsept.</p> |
| A37 | Institutt for Beredskap | <p>IFB er en ideell stiftelse som har som formål å styrke samfunnets beredskap og krisehåndtering. Peker på følgende momenter: 1) Styrende dokumenter: Påpeker med henvisning til <i>Strategi for Samfunnssikkerhet i Samferdselssektoren 2015</i>, <i>Samros II</i> og <i>SOROS</i> at risiko- og sårbarhetsanalyser skal være en integrert del av samfunnssikkerhetsarbeidet og planarbeidet i sektoren. Viser også til EU-direktiver som gir føringer for involvering av berørte innbyggere i arealplanlegging. 2) ROS i KVU-prosessen: IFB mener at det ikke er tilfredsstillende at det ikke er utarbeidet ROS-analyse i KVUen, da risiko- og sårbarhetsforhold kan påvirke valg av konsept. Viser til at en godsterminal vil medføre transport og oppbevaring av farlig gods, og mener denne problemstillingen burde vært viet særskilt oppmerksomhet pga. samlokaliseringsproblematikk. Viser også til at en godsterminal er kritisk infrastruktur, og kan bli utsatt for sabotasje og terror. Mener fraværet av risiko, sårbarhet og sikkerhet som tema og premisser i KVUen ikke er tilfredsstillende. Mener det er grunn til å anta at disse forholdene kunne påvirket både konseptutforming og valg av lokasjon. Det anbefales at det foretas tilleggsutredninger rundt disse forholdene.</p> |

| | | |
|-----|-------------------------|---|
| A38 | BFG Bergen Løpeklubb | BFG Bergen løpeklubb er en bredde- og toppidrettsklubb med ca. 150 medlemmer. I tillegg til Fana stadion, er Hordnesskogen klubbens viktigste arena for trening. Skogen er en ideell treningsarena pga. turveier og topografi. Skogen er også viktig som lavterskel friluftslivs- og idrettsområde for hele Bergens befolkning. Skogen har fått kategori A i ny kartlegging. Et enstemmig styre i BFG Bergen Løpeklubb vil på det sterkeste fraråde valg av Hordnesskogen som fremtidig lokalisering av godsterminal. Bemerker at det er usikkert hvor stor del av skogen som blir ødelagt som idretts- og friluftsområde ved etablering av godsterminal, men vil uansett bli sterkt berørt. Opplevelsesverdien til resterende områder vil forringes pga. støy og industripreg. Det vil også bli ytterligere press på arealet fra næringsaktører. |
| A39 | IL Bjarg | Idrettslaget har 1750 medlemmer. 56 % er 12 år eller yngre. Opplever sterk medlemsvekst pga. økt tilflytting til området. Mener KVUen er full av mangler, og for diffus til å vurdere praktiske konsekvenser av utbygging. Peker på følgende momenter 1) Finner ingen steder i KVUen hvordan JBV har tenkt tilkomst til Hordnesskogen eller Stavollen. 2) Vist jernbanetilkost er ikke gjennomførbar, og vil gi helsefare for brukere av idrettsanlegget på Stavollen. 3) Lokalisering av terminalen endres for hver gang det etterspørres. 4) Det er ikke gjennomført ROS-analyse. 5) Idrettsanlegget, med verdi på flere hundre mill. kr, er ikke nevnt i KVUen. 6) Hordnesskogen er et viktig friluftsområde for hele Bergen, og en svært viktig treningsarena for IL Bjarg. Brukes daglig av lagets medlemmer. En godsterminal vil gjøre dette område til et stort og støyende industriområde. 7) Tungtrafikken som en godsterminal vil generere vil gjøre det risikabelt å ferdes til og fra idrettsparken. 8) Effekten for folkehelse er ikke vurdert i KVUen. Konsekvensene for idrettslaget ved etablering av godsterminal er dramatiske. Grunnlaget for drift og økonomi kan bli lagt i grus. 9) Etterspør vurdering av løsninger i fjell. |
| A40 | SkeieRaa Velforening | Velforeningen dekker ca. 200 boliger i området Råtun og Råvarden. Erkjenner behovet for ny terminal, men taler for at konsekvensene av plassering i Hordnesskogen er for store. Mener KVUen ikke holder tilstrekkelig hensyn til overordnet planverk, og bærer preg av manglende spisskompetanse utenfor JBVs kjernevirksomhet. Trekker i eget sammendrag frem følgende hovedmomenter som viktige: 1) Påvirkningen på de over 200 husstandene i velforeningen i umiddelbar nærhet til terminalen må utredes 2) Ny støysone må utarbeides, spesielt med hensyn til skole og barnehage 3) Ønsker kostnadsutredning av fjellhall 4) Ønsker korrekt utredning av helsemessig konsekvens ved åpning av bossdeponiet. 5) Ønsker ny utredning der det tas høyde for at posisjonen for terminalen er endret 6) Ønsker en utredning som ivaretar den trinnvise utviklingen som skal tas høyde for ihht oppdraget fra SD. 7) Finner ikke at konfliktpotensialet er tilstrekkelig utredet. Juridisk vurdering av KVUen av Advokatfirmaet Harris er vedlagt høringsuttalelsen. |

| | | |
|-----|----------------------|---|
| A41 | Bergen Næringsråd | <p>Påpeker innledningsvis at et logistikknutepunkt bør ligge så sentralt som mulig, da dette gir minst mulig transportarbeid, og blir billigst for næringslivet og forbrukerne. Slutter seg til at terminaler i sentrum ikke er forenlig med behovet for byutvikling og fortetting i sentrum. Mener følgende punkter er viktig for lokalisering av terminal: 1) Nærhet til E39, som blir regionens hovedtransportåre. 2) Gode veiforbindelser til/fra E39. 3) Terminalen må ha plass til de store transportørselskapene 4) Terminalen må ligge tett på markedet. I dag er dette i området mellom Bergen sentrum og Flesland. 5) Terminalen bør ligge tettest mulig til sjø, med mulighet for overføring av gods mellom sjø og bane. 6) Havn nord for Bergen er ikke å anbefale, siden mesteparten av sjøtransporten kommer sørfra. Næringsrådet konkluderer med: a) Det bør tilrettelegges for ett samlet logistikknutepunkt i Bergensregionen b) Logistikknutepunktet bør plasseres der varestrømmene er størst for å redusere transportkostnadene for næringslivet. c) Dersom departementet velger å se bort fra havn, og kun prioritere jernbaneterminal, er Rådal det alternativet som best imøtekommer punkt b. d) Havnelokalisering er nedprioritert i den delte løsningen og bør vurderes på nytt hvis Rådal velges som jernbaneterminal.</p> <p>Påpeker avslutningsvis at det er viktig med rask fremdrift i etableringen av et logistikknutepunkt.</p> |
| A42 | Bymuseet i Bergen | <p>Bymuseet drifter 10 museer i Bergen, blant annet Hordamuseet på Stend. Påpeker at Hordamuseet, sammen med Fanafjorden, Stend hovedgård og Stend vgs., utgjør et sammenhengende kultur- og naturmiljø med stor attraksjons- og opplevelsesverdi. Hordamuseet er et av Bymuseets satsningsområder. Etablering av terminal i Hordnesskogen er en betydelig trussel mot museets videre utvikling. Er bekymret for økt tungtransport, industrialisering av området, Ødeleggelse/forringelse av kulturlandskap samt fare for avrenning/forurensning fra bossplass. Ber om at det primært velges et annet alternativ for plassering av godsterminal, sekundært at det settes av betraktelige ressurser for avbøtende tiltak. Ber om å bli invitert inn i en slik prosess.</p> |

| | | |
|-----|--------------------------------------|---|
| A43 | Coast Center Base | <p>CCB mener det er adskillige tungtveiende argumenter for en flytting av Bergen Havn til Ågotnes. Følgende argumenter vektlegges: 1) Samfunnsøkonomi: Det er positive økonomiske effekter ved å ta i bruk eksisterende havnefasiliteter og kapasitet på Ågotnes sammenliknet med etablering av nye havnefasiliteter og ny infrastruktur. 2) Byutvikling: Ved utflytting av havnen til Ågotnes vil man få en positiv byutviklingseffekt ved at havnen ikke lenger båndlegger et sentralt og stort areal for byutvikling i Bergen. 3) Miljø og klima: En godshavn på Ågotnes krever ingen nye inngrep i natur og miljø. Flytting til Ågotnes vil i betydelig grad bidra til å redusere forurensningen innenfor lavutslippssonen i Bergen. 4) Tilknytning til overordnet veisystem: Ågotnes har i dag god tilknytning til hovedvegnettet, og vil med realisering av planlagte tiltak få enda bedre kommunikasjon mot godsmarkedene. 5) Gjennomførbarhet og realisme: I byrådsplattformen for sittende Byråd heter det at Bergen Havn skal flyttes ut så raskt som mulig. Bygging av en helt ny havn vil ha en kostnad og en tidshorison som hverken er bærekraftig eller realistisk. Ågotnes har klart lavest etableringskostnad, og også det eneste alternativet som tilrettelegger for en rask og trinnvis utflytting. Skriver avslutningsvis at CCB vil tilgjengeliggjøre de arealer som er nødvendige for å flytte havnen til Ågotnes, og er åpne for ulike løsninger for offentlig-privat samarbeid.</p> |
| A44 | Naturvern- forbundet Hordaland | <p>Naturvernforbundet oppsummerer selv hovedpunktene sine slik: Både Haukås, Hordnesskogen og Unneland må avvises som aktuelle lokaliseringer for ny godsterminal for Bergensområdet. Jernbaneløst overvurderer forventet vekst i godsmengde. Både teknologisk utvikling, lavere økonomisk vekst og klimahensyn tyder på at godsmengden ikke vil øke, men heller reduseres frem til 2050. Premissene som ligger til grunn for Jernbaneløsts utredning stemmer derfor ikke. Modernisering av anleggene på Nygårdstangen vil tjene Hordalandsregionen godt i overskuelig framtid. Konkluderer med at godsterminalen bør bli der den er inntil videre. En ny utredning basert på lavere godsprognoser og bedre kunnskap om klimagassutslipp og andre naturkonsekvenser for lokaliseringalternativene, må framlegges før det er mulig å ta en kunnskapsbasert beslutning i tråd med Naturmangfoldloven.</p> |
| A45 | Fana Skytterlag | <p>Fana Skytterlag har ca. 300 medlemmer, herunder en stor ungdomsgruppe, og har skytebaseanlegg i Skeievegen på Stend. I KVUen er det angitt næringsareal på dette området. Dersom dette blir en realitet, må skytebaseanlegget flyttes, og det må fremskaffes nytt areal. Erfaringsmessig vil det være vanskelig å finne nytt egnet areal. Fana Skytterlag motsetter seg følgelig forslaget om terminal i Rådalen - Hordnesskogen. Dersom resultatet blir at anlegget må bort, må det snarest settes i gang prosesser for å finne en alternativ plassering. JBV må ta ansvar og kostnad for dette. Dersom partene ikke blir enige, og vil erstatningsspørsmålet måtte avgjøres gjennom ekspropriasjon. Kan ikke se at konsekvensene for Fana skytterlag er hensyntatt i utredningen.</p> |

| | | |
|-----|--------------------------------|--|
| A46 | Stend vidaregåande skule | Stend vgs. har 500 elever og 150 ansatte. Reagerer på at prosessen er udemokratisk og mangelfull. Peker på at det er lite realistisk at det er snakk om et avgrenset terminalområde i skogen, og at alternativet sannsynligvis vil få store negative konsekvenser for skolens læringsarenaer. Er bekymret for skolens fremtid med en godsterminal som nabo. Nevner følgende konsekvenser: 1) Hordnesskogen og Stavollen er viktige lærings- og treningsarenaer for elevene på Hordalands største idrettslinje. 2) Hordnesskogen er en viktig læringsarena for elevene på naturbruk. 3) Hordnesskogen er et viktig tur- og aktivitetsområde for elevene i tilrettelagte klasser. 4) Stend driver et stort gårdsbruk som er en viktig læringsarena. 5) Stend er et gammelt kultursenter. Et industriområde som nabo vil forringe området. 6) En godsterminal vil føre til en sterk økning i trafikkbelastning i et mykt område. 7) Det vil medføre store sikkerhetsutfordringer å legge en godsterminal til Hordnesskogen/Rådal. Viser til transport/lagring av farlig gods i kombinasjon med avfallsdeponi. |
|-----|--------------------------------|--|

3.3 Privatpersoner

| | | |
|----|------------------------|---|
| P1 | Oddmund Skår | Foreslår og beskriver ny løsning med delvis utfylling av Grimevatnet og fjellhaller i Bratlandsfjellet (øst for vatnet). Legger ved rapport fra NIVA om Grimevatnet. |
| P2 | Carl Henrik Bernhoft | Foreslår to nye alternative plasseringer, som begge kan knyttes sammen med E39: 1) Sør på Sotra. 2) Endelausmarka i Os. |
| P3 | Hans Olav Evensen | Gir innspill for å opplyse at Haukås er helt feil. Argumentasjonen bygger delvis på JBV's egen vurdering, og går i tillegg på bevaring av bestanden av elvemuslinger i området, mangel på sjø og jernbane i dag på Haukås, samt at 45 familier vil bli rammet av en utbygging. I tillegg peker han på at miljø blir vesentlig forringet, matjord går tapt, at hekkende vipper i området er fredet og at området er tatt med på den nasjonale prioriteringslisten for restaurering av våtmark utarbeidet av MD |
| P4 | Helge Moe | Peker på faktafeil i KVVU-rapporten, og ytrer bekymring for at konfliktvurdering og -potensiale muligens ville vært endret dersom momentene var tatt med. Ønsker bekreftelse på mottak av henvendelse: 1) Vedr. kapittel 9.5.6 pekes det på at rødlistet elvemusling er utbredt i Haukåselven i hele det foreslåtte området 2) Forekomst av rødlistet ål er helt utelatt av rapporten. |
| P5 | Asbjørn Hartvedt | Uttrykker bekymring for økt luftforurensning og støy ved bygging av ny godsterminal i Hordnesskogen, og peker på at disse temaene ikke er godt nok utredet. Peker i tillegg på høye kostnader, og sumvirkning av jernbaneutbygging, utviding av Flesland og en eventuell etablering av ny båtthavn på Flesland Sør. |
| P6 | Monica Michel | Innsender stiller seg uforstående til forslag om å legge ny godsterminal til Hordnesskogen, og peker på at området er naturskjønt og aktivt blir brukt både av familien og av Bjarg idrettslag. (Innsender er også kritisk til at Bergen kommune vurderer å etablere bystrand ved Store Lungegårdsvann, og at denne saken er fremmet samtidig med oppstart av reguleringsplan for Bergen godsterminal Nygårdstangen.) |
| P7 | Bjørn Audun Vassenden | Stiller seg uforstående til forslag om plassering av godsterminal i Hordnesskogen, og synes forslaget mangler visjoner. Foreslår å bygge i fjell, Endelausmarka i Os eller Ågotnes på Sotra |
| P8 | Boel Johnsen m/familie | Protesterer mot planene om utbygging. Peker på at Hordnesskogen er et flott og mye brukt turområde, og et område mye brukt til orienteringsløp (legger ved o-kart). |
| P9 | Tove Mette Botnedal | Reagerer på "krigen" mellom bydelene, og stiller spørsmål om plasseringen er nok utredet. Peker på konsekvenser for lokalbefolkningen på Hordnes, som økte støyplager, økt trafikk, tap av idrettsklubben Bjarg sine anlegg og økt fare for syklistene på grunn av trafikkøkning. |

| | | |
|-----|---------------------------------|--|
| P10 | Alexandra Reksten | Innsender maner til at man løfter blikket for å se helheten og de gode løsningene for fremtiden. Anlegg i fjell kan være nøkkelen, og mye nødvendig infrastruktur kan samles under Ulriken på Arna-siden. Peker på at man må se planer i sammenheng (E16, E39, Sotrasambandet, ringveg øst, biltunell gjennom Ulriken, kollektiv, byutvikling, godslokalisering, befolkningsvekst, etc.) |
| P11 | Marie Stjørdal | Protesterer mot planene i Hordnesskogen. Peker på området som et gratis, åpent og tilrettelagt lavterskeltilbud med stor betydning for folkehelsen. |
| P12 | Ole Hagen | Kritisk til utbygging av Hordnesskogen, og oppfordrer til å være visjonære og tenke nytt. Peker på negative konsekvenser for barn, idrettslag og grunneiere bosatt nær utbyggingsområdet. Foreslår gods i fjellhall. |
| P13 | Elin Kryvi Strandenes m/familie | Protesterer mot planene om utbygging. Peker på at Hordnesskogen er et flott og mye brukt turområde, og et område mye brukt til orienteringsløp (legger ved o-kart). Peker også på at Hordnesskogen har tilgjengelighet for alle, og derfor ikke kan erstattes av byfjellene. |
| P14 | Per Lasse Reinertsen | Peker på at utbygging i Hordnesskogen vil svekke JBVs omdømme: " <i>(..) et historisk feilskjær som vil sette JBV i et meget uheldig lys i uminnelige tider. Den grønne profilen som jernbane prøver å gi inntrykk av vil falle på stengrunn (..). Jernbaneverkets renomme vil bli ødelagt.</i> ". Peker på manglende alternative lokaliteter for løpetrening, om man ikke driver med motbakkeløp, og maner til å fortsette arbeidet for å finne en tomt som ikke berører store brukergrupper. |
| P15 | Rodrigo Lopez | Skriver: "Hastverk er lastverk. Denne KVU er et makkverk" |
| P16 | Merete Kvarme | Identisk med høringsuttale P14 |
| P17 | Johan Johnsson | Trener i Bjarg håndballklubb. Beskriver idretts glede, samhold og verdien av møteplasser for barn fra ulike skolekretser i nærområdet, og er redd dette vil forsvinne. Peker på at BT har langt fram tall som viser at luftkvaliteten i Rådal-området er minst like dårlig som på Danmarks plass. Spør om godsterminalens konsekvenser for luftkvaliteten i området. Peker på negative konsekvenser for fremtidige naboer til godsterminal, økonomisk og helsemessig. Peker på at det er stor utbyggingsaktivitet i området. |
| P18 | Karina Høvik Indrearne | Kommenterer alternativene Espeland og Arnatveit. 1) I tillegg til de 100 boligene som må rives, blir Espeland bhg liggende 20 m fra godsterminalen 2) En godsterminal på Espeland vil fylle hele dalen, og vil stenge for mulighetene for å gå/sykle/rulle i retning Nesttun. 3) Mange boliger vil ligge midt i en ulevelig og forurenset støysone. 4) En godsterminal i Arnadalen vil være kroken på døren for byutvikling i Arna. Dette vil være trist nå som det bygges dobbeltspor gjennom Ulriken. 5) Vektlegges avslutningsvis at Arna har kvaliteter som turløyper, nyrenovert barneskole og godt kollektivtilbud inn til Bergen sentrum. |

| | | |
|-----|----------------------|---|
| P19 | Eivind Strandenes | Peker på mangelfull gjennomgang av ikke prissatte virkninger i KVV-rapporten (Landskap, Kulturmiljø, Naturmiljø og Biologisk mangfold, Landbruk, Friluftsliv). Skriver at KVV-en utelater effektene på områder utenfor godsterminalens nærmeste buffersone, og mener metoden er uakseptabel. Etterlyser videre utredningsarbeid med bl.a. KU. |
| P20 | Olaug Lyhammer | Omtaler plassering av ny godsterminal i Arna som galskap. Peker på at området er trangt, og at behovet for gods/varer i bydelen er lite. |
| P21 | Anne Kristine Sjøvik | Viser til verdier knyttet til kulturlandskap, naturverdier og friluftsliv i området rundt Hordnesskogen. Oppfordrer til at Hordnesskogen og kulturlandskapet på Stend bevarer som et intakt natur-/kulturlandskap for ettertiden. Finner det urimelig at valget står mellom et fåtall lokaliteter som alle har særegne kvaliteter. Mener at godsterminalen bør legges i fjellhall. |
| P22 | Ivar Steinnes | Ønsker ikke godsterminal i Hordnesskogen. Peker på turstiene som en ressurs for Bjarg Fana IL og Bergen roklubb, samt for handicappede og elever. Beskriver området som det eneste flate og nest mest brukte turområdet i Bergen, og er redd for "giftige gasser i altfor unge lunger". |
| P23 | Jan Harald Aarseth | Anerkjenner behovet for et effektivt logistikksystem og ser positivt på overføring av gods fra veg til bane og sjø. Alle alternativ til nå vil ha enorm negativ innvirkning på nærmiljøet og gi redusert livskvalitet for de berørte. Frykter at et godt oppvekstmiljø blir ødelagt dersom terminalen blir lagt til Hordnesskogen. Oppfordrer til å jobbe sammen for å finne en bedre løsning, som fungerer både for godshåndtering og folk. "Selv om få hus må rives ved en eventuell utbygging i Hordnesskogen så er det veldig mange berørte." |
| P24 | Olav Birkeland | Mener det er feil å plassere ny godsterminal i Hordnesskogen. Peker på at bydelene Fana og Ytrebygda er folkerike, og i vekst. Rådalen ligger i gå-/sykkelavstand til store arbeidsplasser på Sandsli/Kokstad, i sykkelavstand til sentrum og har bybanetilknytning. Fortetting av Fana/Rådalen er ønsket politisk, men bygging av godsterminal i Hordnesskogen vil undergrave ønsket om fortetting og redusere nytteverdien av investering i bybane. Trolig vil flere velge å bosette seg i Os, og privatbilismen øke. Peker også på sumvirkning av luftforurensning i folketette områder. Fjerning av skogen kan bidra til reduksjon i befolkningens aktivitetsnivå. Området er tilgjengelig og ligger tett på store boligområder - kvaliteter som er vanskelig å erstatte. |

| | | |
|-----|--------------------|--|
| P25 | Raymond Heggholmen | <p>Mener det er feil at konsekvensene for nærmiljø og friluftsliv for Rådalsalternativet bare er vurdert som middels til store. Mener også at økningen i godstrafikk som legges til grunn i behovskartleggingen er altfor optimistisk. I vurderingen av hvor tyngdepunktet for gods befinner seg, legges det for stor vekt på varestrømsanalysen, siden den ikke skiller mellom gods som kommer med bil og med jernbane. Konsekvensene for støy er ikke godt nok utredet. Man bør også se på bakgrunnsstøy for boliger og rekreasjon lengre fra terminalområdet. Stiller spørsmål ved begrunnelsen for lav vekst i godsmengder over Bergen havn. Mener en terminal i Rådal vil rasere friluftsområder og bomiljøer, og ikke skape oppslutning og tillit til godstransport på jernbane. Mener ulempene med terminal i Rådal er mye større en ved en terminal i sentrum.</p> |
| P26 | Kristin Wergeland | <p>Mener KVUen ikke har hensyntatt konfliktene med folkehelse og fysisk aktivitet i vurderingen av Hordnesskogen som mulig lokalitet. Peker på at Hordnesskogen er et unikt og godt tilrettelagt friluftsområde som benyttes av folk fra alle bydeler og tilreisende fra andre kommuner, og at en godsterminal i Hordnesskogen vil forringe oppvekstvilkårene til flere tusen barn og familier. Peker også på at Stavollen idrettspark samler barn fra et stort nærområde. Mener Bergen ikke har råd til å miste et velfungerende og stort idrettslag eller Hordnesskogen som arena for fysisk aktivitet. Legger ved artikler fra BT og Fanaposten.</p> |
| P27 | Hilde Halleland | <p>Mener at en godsterminal på Haukås vil ha store konsekvenser for nærmiljøet og oppvekstmiljøet på Hylkje, Haukås og Breisten. Peker på at husene på Almåshaugane enten må rives eller blir inneklemt mellom godsterminal og fengselet. Mener at lokalisering av en godsterminal så tett på skole, barnehager, idrettsanlegg og travmiljø på Haukås vil ha store negative konsekvenser for barn og unge, og peker blant annet på at skolen bruker nærområdene og elven som del av undervisningen. Viser også til at idrettslaget Høvding også holder til i samme området, og har ca. 1000 medlemmer. Uttalelsen inneholder også kommentarer til fagnotatet fra etat fra plan og geodata i Bergen kommune.</p> |
| P28 | Ørjan M. Myhr | <p>Peker på at Haukåsmyrane er et sentralt plassert knutepunkt for Hordvik/Hylkje, Almås/Haukås og Breisten. Det aller meste av samlende aktiviteter for nærområdet er lokalisert her. En godsterninal på Haukås vil splitte opp nærområdet og ødelegge nærmiljøet. Peker også på at Haukås er utgangspunktet for friluftsliv og turer ved Haukåsvassdraget og Haukåsmyrane og for fjellturer på begge sider. Mener at en godsterminal og støyen den medfører vil være ødeleggende for oppvekstmiljø (skole, skolevei, barnehager, læringsarea). Viser til planprogram for kommunedelplan for Haukås, der det er blant annet er et strategisk mål at naturkvalitetene skal være den bærende fellesnevneren for området, med Haukåsvassdraget som hovedåre. Peker også på at terminalalternativet på Haukås vil føre til at 45 boliger må rives. Uttalelsen inneholder også kommentarer til fagnotatet fra Etat for plan og geodata i Bergen kommune.</p> |

| | | |
|-----|-------------------------|---|
| P29 | Ingeborg Nygaard | Innsender er 14 år, og bruker Hordnesskogen privat og gjennom speideren. Peker på at en godsterminal i Hordnesskogen vil ødelegge mye av naturen og opplevelsene. Ønsker at skogen også i fremtiden skal være et sted der man kan nyte naturen og frisk luft. |
| P30 | Espen Lodden | Peker på at Hordnesskogen er et svært viktig friluftsområde for de som bor i Fana og Ytrebygda. Det barnevennlige terrenget er svært viktig for småbarnsfamilier i området. Det vil være et stort tap dersom dette blir borte pga. ny jernbaneterminal. |
| P31 | Christina Strømblad | Mener at KVUen har mange feil og må gjennomgås på nytt. Peker på at Hordnesskogen er kategorisert som friluftsområde med A-verdi. Konsekvensene av å plassere en terminal i Hordnesskogen er ikke belyst godt nok, siden plasseringen ikke er gitt, og plassering nord for forbrenningsanlegget vil berøre langt flere mennesker enn det som er lagt til grunn i KVUen. Mener at nye og mer fremtidsrettede alternativer må vurderes, blant annet anlegg i fjell og plassering på området som allerede er regulert til bruk for godsterminal. |
| P32 | Anne Charlotte Berntsen | Alternativene for plassering bør utredes bedre før politikerne blir bedt om å avgjøre saken. Peker på at en lokalisering i Rådalen vil gi store inngrep i Hordnesskogen, som er et verdifullt natur- og turområde for lokalsamfunnet og resten av Bergen. Peker også på problematikk knyttet til å plassere terminalen oppå de gamle bossfyllingene i Rådalen. Er bekymret for at dette kan føre til luktplager fra fyllingene, og forurensning av grunnvannet og Fanafjorden. Peker på konsekvensene for brukerne av idrettslaget Bjarg, miljøet rundt Hordamuseet, sikkerheten langs skoleveien og veien til trening (hos Bjarg) for barn, i tillegg til støyplager i nærområdet. I følge KVUen har Rådalen den fordel at det er plass til annet næringsareal rundt godsterminalen. Berntsen peker på at dette vil spise ytterligere av skogen. Fremhever også at bygging av ny jernbane til Rådalen vil kreve store kostnader. Ønsker at det skal gjøres nærmere vurderinger av muligheten for å legge terminal i fjell, da dette vil minske belastningen på nærmiljøet. |
| P33 | Anne Myhre | Ønsker at en jernbaneterminal for gods ikke legges til Fana pga. lang avstand til Bergensbanen. |
| P34 | Brynjulf Egeland | Peker på at det er lokalpolitisk enighet om å legge godshavn til Ågotnes. Anmoder om at følgende alternativer for jernbaneterminal vurderes videre: Flesland sør, Flesland øst, Kokstad vest, Arnadalen terminalområde, fjellhall. Mener at Hordnesskogen er uegnet. Peker på friluftinteressene knyttet til Hordnesskogen, støy, luftforurensning, tvil om at Stendafjellet kan romme jernbanetunnel i tillegg til E39 og deponi. Peker på at Flesland også ligger sentralt i markedet, og at en godsterminal her vil kunne kombineres med flytog på sikt. |

| | | |
|-----|------------------------|--|
| P35 | Kjetil Berntsen | Mener at tallene for fremtidige godsmengder ikke er godt nok fundert. Peker på at KVUen ikke tar høyde for teknologi som vil endre transportsektoren, herunder økt robotisering, elektrifisering av bilparken, droneteknologi, og endring i operasjonsmodus på terminalene. Fremhever også at politikk og befolkningsøkning påvirker transportsektoren. Mener også det er mangler i KVUen, herunder manglende vektlegging av muligheten for trinnvis utbygging, tilknytning bane-sjø og standardisering av containere. Stiller også spørsmål ved kostnadsestimatene. Mener KVUen ikke omhandler ulike konsepter, bare ulike lokaliseringer. Fremhever at dagens plassering i sentrum har en rekke fordeler som gjør den egnet til terminal i fremtiden, muligens supplert av en hovedterminal nær dagens jernbanelinje. |
| P36 | Else-Margrethe Sletten | Fremhever en rekke forhold knyttet til vurderingen av ikke prissatte virkninger for en godshavn på Flesland, herunder verdier knyttet til kystlandskapet vest for flyplassen, to gårdsbruk i drift på Sletten, turstier i nærområdet og barriereeffekten av en godshavn på Sletten. Fremhever også støypromblematikk og sikkerhetsmessige utfordringer ved å lokalisere flyplass, godshavn og renseanlegg tett på hverandre. Mener at tallmaterialet i KVUen som underbygger godshavn på Flesland er fundert på en rekke feil. Her fremheves vurderingene gjort av markedstyngdepunkt, som innsender mener legger for lite vekt på gods som skal til Ågotnes og Mongstad, og usikkerheten knyttet til kostnadsestimatet. Mener godshavn bør plasseres på Ågotnes, da dette gir minimalt transportøkonomisk tap. Mener at Nygårdstangen er det mest gunstige logistikknutepunktet for jernbanegods. |
| P37 | Geir Olav Liland | Mener at en godsterminal i Hordnesskogen er en svært dårlig løsning. Viser til at Hordnesskogen er klassifisert som friluftsområde kategori A, er godt tilrettelagt og brukes av en stor del av Bergens befolkning. Dette gjør at området er viktig for å opprettholde folks fysiske helse. |

| | | |
|-----|------------------|--|
| P38 | Joachim Schröder | <p>Har følgende kommentarer til KVVU-materialet: 1) Mener at KVVUen mangler grunnlag for å estimere fremtidige godsmengder som vil transporteres østover fra Bergen. Peker på at en videreføring av dagens skjeve retningsbalanse vil kunne bidra til å redusere lønnsomheten i investeringer i kapasitetsøkende terminaltiltak. 2) Peker på at omlasting fra skip til jernbane i stedet for direkte transport hverken er miljøvennlig eller kostnadseffektivt. 3) Mener at dimensjoneringskravene til en fremtidig terminal er mangelfullt definert. Ønsker et beslutningsgrunnlag som definerer funksjoner, behov og størrelse på terminalen, samt en teknisk løsningsbeskrivelse. Dette må kvalitetssikres av en uavhengig 3. part. Mener at å beslutte lokalisering på foreliggende KVVU-grunnlag kan oppfattes som uansvarlig. Har i tillegg sendt en egen uttalelse der det påpekes følgende: 1) Prosjektleder for KVVU er medlem av Bergens Næringsråds ressursgruppe for transport. Dette gir grunn til å vurdere lederens habilitet. 2) KVVUen har på mange områder tatt utgangspunkt i foreldet datagrunnlag og derfor ekskludert/favorisert enkelte lokasjoner. Her vises det til dimensjoneringskrav for en fremtidig terminal og prognoser for fremtidige godsmengder. 3) Konsekvenser for berørte parter og teknisk risiko for ulike alternativer må utredes før lokalisering velges. 4) Den gjennomførte prosessen oppleves som udemokratisk og mangelfull, da berørte beboere i Fana ikke har blitt involvert eller informert underveis i KVVU-prosessen. 5) Det oppleves at konstruktive innspill har blitt avfeiet/prosedert i aviser av prosjektleder for å sikre at politikerne velger ett av to dårlige alternativer istedenfor å stille kritiske spørsmål.</p> |
| P39 | Merete Mowinckel | <p>Etterspør vurderinger av estetikk og skjønnhet i prosessen, og viser til at både Unneland og Hordnesskogen er vakre steder, med estetiske, grønne og helsefremmende kvaliteter. Mennesker er en del av naturen, og trenger den rundt oss. Terminal i fjell bør vurderes.</p> |

| | | |
|-----|---------------------------|--|
| P40 | Ola Spangelo | <p>Skriver at en ødeleggelse av Hordnesskogen vil forringe livskvaliteten til svært mange mennesker. Viser til at skogen er lett tilgjengelig og utgjør et lavterskeltilbud for alle brukere. En godsterminal i Hordnesskogen vil bety ødeleggelse av et unikt område, og forringe verdien av resterende deler av skogen. Innspillet inneholder også følgende kommentarer til KVUens definerte krav: Krav V2: Det vil trolig etableres annen transportskapende næringsvirksomhet i nærområdet til en fremtidig terminal. I tillegg til et ødelagt friområde vil det redusere livskvalitet for nærmiljø, skoler og barnehager betydelig. Krav V4: Trafikken fra en godsterminal i Hordnesskogen må gå gjennom Fanavegen og passere Lagunen, et område med høy luftforurensning. Avstanden mellom Rådal og anbefalt havn er 36 km. Krav V6: Påpeker at livskvaliteten til tusenvis av beboere i Fana reduseres. Krav V8: Påpeker at kapasiteten på Fanavegen, Flyplassvegen og Fritz Riebers veg allerede er sprengt. Transporten mellom sjø og bane må gå på bil. Krav V10: En godsterminal i Hordnesskogen vil gi økning i godstrafikk i et voksende boligområde. Allerede trafikkproblemer rundt Lagunen. Krav V11: Påpeker at det fortsatt vil være mange varer som fraktes inn til Bergen sentrum. Andre viktige krav: Fremhever ødeleggelsen av store områder med skog, dyre- og planteliv, oppgraving av bossdeponi med fare for forurensning, rasering av nærmiljøet rundt Stend vgs, barnehager, skoler og idettsanlegg, samt området rundt Hordamuseet. Fremhever også at det er uttak av tømmer i skogen, og at skogen er en stor arena for nærmiljø og friluftsliv. Påpeker at en løsning hvor jernbanelinjen går nord for forbrenningsanlegget vil få konsekvenser for flere boligområder. Mener andre alternativer må vurderes, herunder terminal i fjell.</p> |
| P41 | Synneva Byrkjeland Grytås | <p>Uttrykker sterk motstand mot og stor bekymring for en terminal i Rådalen. Peker på at Hordnesskogen er et av de mest populære friluftsområdene i Fana og Ytrebygda, og det vil være et enormt tap dersom det går tapt. Fremhever at skoler og barnehager er flittige brukere av skogen. Viser til at Hordnesskogen i ny kartlegging er friluftsområde kategori A. Håper at andre alternativer blir vurdert.</p> |
| P42 | Arve og Sissel Tveit | <p>Mener at flere faktorer taler mot Hordnesskogen: 1) KVUen har ikke tatt hensyn til problematikken rundt oppgraving av bossdeponiet. Fremhever at det er mye farlig avfall her. 2) Ved plassering i Rådal vil sporene sannsynligvis bli dreid slik at de kommer ut i Skeisåsen. Mange hus må rives, og mange flere blir rammet av støy og belastende tungtrafikk. Mange organisasjoner og idrettslag vil få alt rasert. Dette er ikke nevnt i KVUen. 3) Det er feil at Hordnesskogen er et friluftsområde med verdi B. Viser til ny kartlegging fra 2016 gjort av Bergen kommune. 4) Viser til Bergen kommunes temakart 2030/7, der Hordnesskogen er vist som en integrert del av et større friluftsområde. 5) Luftforurensningen i Fana er påvist med samme nivå som over Danmarks plass. Godsterminal vil føre til økt forurensningsbelastning for lokalmiljøet. 6) Det er et rikt dyreliv i skogen, og ett av få områder hvor naturen har fått bestå fra tidenes morgen. 7) Nærmiljøet rundt Rådalen har lenge vært plaget med belastende virksomheter for nærmiljøet, herunder søppelfylling, farlig avfall, flyplass, støy støv tungtransport. Mener dette er nok. 8) Ber om at andre alternativer vurderes. Legger ved bilder av området.</p> |

| | | |
|-----|-------------|--|
| P43 | Kari Large | <p>Mener KVUens vurderinger av de ikke prissatte virkningene er svært mangelfulle, og peker på følgende emner som ikke er tilstrekkelig vurdert i KVU-rapporten: 1) Landskap: Stend er definert som A-område både i Grønt Atlas og i Arealanalysen. Hordnes og Skeie er blant få områder i kommunen med verdifullt kulturlandskap og jordbruk. KVUen har ikke tatt hensyn til virkningene på hele landskapet som blir berørt. 2) Kulturmiljø: Stend har stor verdi som tidligere storgård. En godsterminal med tilhørende næringsareal vil være svært ødeleggende for dette kulturlandskapet. 3) Naturmiljø: Det vekslende landskapet mellom skog og kulturlandskap har stor verdi og er unikt så nær en storby. Det er rikt dyre- og fugleliv i området. Rødlistearter hekker i området, herunder stær, gullspurv, vipe, taksvale, fiskemåke og hettemåke. 4) Landbruk: I følge Arealanalysen er Stend et av de viktigste områdene for landbruk i Hordaland. Undervisningen ved Stend er uløselig knyttet sammen med landbruksdriften. Peker på at KVUen kun vurderer virkningene på godsterminalens nærmeste buffersone, mens utbygd område vil strekke seg langt utover selve terminalen. Mener KVUen ikke er tilfredsstillende som vurderingsgrunnlag for valg av lokalisering. Må følges opp av KU, der oppdatert informasjon og de faktiske forhold blir lagt til grunn.</p> |
| P44 | Vidar Sætre | <p>Mener at det bør være et politisk mål å redusere forbruket. Støtter målsettingen om å øke godsandel på jernbane og sjø. Har sterke motforestillinger mot å flytte terminalene ut av sentrum så lenge alternativene som er lansert medfører omdisponering av verdifulle kystområder eller LNF-områder. Peker også på at det også vil komme annen næringsvirksomhet rundt logistikknutepunktet. Er derfor skeptisk til alle de foreslåtte nye terminallokaliseringene, både for havn og jernbaneterminal. Mener også at Ågotnes er et dårlig alternativ, pga. mye biltransport til og fra terminalen. Ønsker å beholde terminalene i sentrum, og kommenterer de ulike effektmålene i forhold til dette. Peker blant annet på at effektmålet om kapasitet ikke tar høyde for at forbruket bør reduseres, at sentrumsalternativene har svært god tilkomst til overordnet vegnett, at forurensning i sentrum kan forhindres av lastebiler som går på miljøvennlige drivstoff. Mener også at kompakt byutvikling også kan gjennomføres i bydelene, og at behovet for å frigi terminalområdene i sentrum derfor er overdrevet. Ønsker utvidelse av Dokken/Bontelabo mot Kristiansholm for en samlokalisering av havn og jernbaneterminal. Peker på at tilgangen på steinmasser fra planlagte prosjekter er stor, og at pæling også er mulig. Mener at dette kan bidra til å rette opp retningsbalansen på jernbane. Cruiserafikken bør flyttes til Ågotnes. Nevner til slutt at det også kan være en mulighet å bygge godsspor direkte til lagerbygg i tillegg til dagens terminal på Nygårdstangen. Det bør også vurderes om slike spor kan brukes til persontransport.</p> |

| | | |
|-----|-------------------|--|
| P45 | Tim Tveit | <p>Mener KVUen er for dårlig, og at Hordnesskogen ikke er et godt alternativ. Peker på følgende momenter: 1) Godsterminalen lagt over det gamle bossdeponiet. Dette er ikke problematisert i KVUen. Dersom ankomstsporet legges under Skeielia vil boliger, barnehage og skole bli berørt. 2) Det er opparbeidet 10 km med turveier i Hordnesskogen som blir benyttet av veldig mange. 3) Det følger mye utslipp med en godsterminal. Luftforurensningsgrensene i Fana er i perioder de samme som på Danmarks plass. 4) Støyforurensningen vil øke drastisk. 5) Hordnesskogen har A-verdi. Hordnesskogen er en naturlig park med urskog, som ikke er mulig å erstatte. 6) Det finnes utrydningstruede arter i skogen, herunder vipe og ørn. Mener at Hordnesskogen må bevares, for dagens og kommende generasjoner. Nevner til slutt at godsterminalen kan legges i fjell, og viser til mulighet for luftrensning av avgassene, kranløsning, og at steinen som tas ut vil være en ressurs som kan brukes ved andre prosjekter, og at man sparer rivning av hus</p> |
| P46 | Mattias Berntsen | <p>Innsender er 12 år. Han ønsker ikke godsterminal i Hordnesskogen fordi: 1) Stavollen vil bli ødelagt, og han vil ikke få noe sted å trene. 2) Skogen vil bli ødelagt, og han bruker skogen hver dag. 3) Det vil bli mye støy og støv og luften vil bli forurenset. 4) Ikke bra for miljøet og skogen. 5) Vil bli farligere å sykle til skolen. 6) Vennene hans vil kanskje flytte på grunn av godsterminalen.</p> |
| P47 | Heine Inge Graawe | <p>Foreslår ny samlokalisert godshavn og jernbaneterminal ved Alvøen. Jernbaneterminal under bakken, på vestsiden av Storavatnet. Forutsetter kranløsning. Det kan etableres veitilkomst til rv. 555. Jernbanetilkomst fra Fløen, gjennom Løvestakken og Lyderhorn, og forbi Klasatjønnaborettslag. Ønsker jernbanespor videre til sørsiden av den nye Sotrabroen, der containerhavnen kan lokaliseres. Innsender har også laget et kart som illustrerer forslaget. Mener også det må etableres et eget og nytt godsspor mellom Oslo og Bergen for å kunne oppfylle målet om overføring av gods fra vei til bane. Nevner viktigheten av dette i et miljøaspekt, og for å skape vekst og arbeidsplasser i Bergensregionen. En godshavn på Ågotnes vil generere mye trafikk og køer på Sotra, mens en jernbaneterminal i Rådalen vil føre til overbelastning på veinettet, og ødelegge et viktig natur- og rekreasjonsområde for kommende generasjoner. Mener også at Arnadalen blir for trang for en fremtidsrettet godsterminal.</p> |
| P48 | Gard Berntsen | <p>Innsender er 8 år, og bor på Hordnes i Fana. Vil ikke at godsterminalen skal komme i Hordnesskogen fordi det vil skade miljøet, det blir mye bråk og forurenset luft. Vil ikke at Hordnesskogen skal ødelegges. Dyrene som bor der vil miste hjemmet sitt. Noen hus vil sikkert gå tapt, det blir farligere skolevei, og idrettslaget Bjarg blir borte. Tror terminalen vil koste 10 mrd. kr pga. bossfyllingen. Ønsker at godsterminalen legges et annet sted.</p> |
| P49 | Terje Magnussen | <p>Innsender er 11 år, og ønsker ikke en godsterminal i Hordnesskogen. Skriver at det er mange som bruker skogen, og at den er veldig viktig. Vil ha Bjarg og Stend i området. Innsender spør hvorfor Jernbaneverket foreslår dette, og mener det er dårlig gjort. Mener godsterminalen må legges et annet sted.</p> |

| | | |
|-----|--------------------|---|
| P50 | Aud Vold | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Legger til at det gode oppvekst- og bomiljøet må bevares. |
| P51 | Trine Mikkelsen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P52 | Yvonne Stavenes | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P53 | Randi Stavdal | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Legger til at boligområdet Rådal - Råtræ og Råvarden har vært igjennom store belastninger med bossdeponi, steinknuseverk og røyk fra forbrenningsanlegget. En godsterminal vil forringe bokvaliteten til det utålelige. |
| P54 | Bodil Nilssen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Ber i tillegg om å ikke gjøre dette mot de som bor i nærheten og bruker skogen mye. |
| P55 | Kjell Rune Nilssen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Skriver i tillegg at et slikt fint rekreasjonsområde som benyttes av 200.000 pr år ikke må ødelegges. |
| P56 | Cecilie Edfors | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P57 | Harald Reksten | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P58 | Ole Bull | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Påpeker i tillegg at en godsterminal i dagen uansett plassering vil være svært forurensende. Mener anlegg helt eller delvis i fjell må utredes, og at ekstra kostnader ved dette oppveies av miljøfordelene. |
| P59 | Tone Beate Bull | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Mener en godsterminal i dagen vil bli stående som et skammens monument over mangel på innovasjon, vilje og mot. Mener det er korttenkt/lite gjennomtenkt og oppfordrer til å tenke nytt. Ønsker ikke at Fanabygden, Åsane eller Unneland skal ødelegges. |
| P60 | Toril Salen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P61 | Aagot Monsen | Peker på følgende momenter: 1) Opplever prosessen som udemokratisk og mangelfull. Mange viktige faktorer ikke er tatt i betraktning. 2) Bossdeponiet er en miljøbombe. Kostnadene ved å flytte dette er ikke kjent. 3) Mange boliger i Skeieområdet vil gå med. 4) Kulturlandskapet rundt Hordnesskogen, Hordamuseet, Stend, og Fanafjorden er i fare og truet av industrialisering. Dette er ikke med i utredningsgrunnlaget. 5) Spør om det er fremtidsrettet i en digitalisert tidsalder å bygge en så stor terminal for Bergensområdet. Foreslår å bygge mindre terminaler i de forskjellige bydelene. 6) Ser at kombinasjonen med fjellhaller skal utredes nærmere. Mener dette er positivt. |
| P62 | Jeanette Maritz | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Skriver i tillegg at skogen og nabolaget må beholdes, og at det må tenkes på barnas fremtid. |

| | | |
|-----|------------------------|---|
| P63 | Anders T. Rød | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Mener at likeledes som en godsterminal må vurderes i et langt tidsperspektiv, så må også folkehelse, "skinn som sinn" bli vurdert tungt og langsiktig. Oppfordrer til å ikke spise Hordnesskogen. |
| P64 | Familien Netland | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Påpeker i tillegg at ved etablering av godsterminal i Hordnesskogen vil to av barna miste treningsområder, og stier tilrettelagt for trening i skogen, minstemann vil miste et lavterskel-turområde mye brukt av bhg. Hele familien vil miste et fantastisk turområde. Flyttet til Fana pga. de grønne områdene. Vil få støy- og forurensningsplager. |
| P65 | Lene Bjerke Laborie | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Skriver i tillegg at Hordnesskogen er uerstattelig, et fantastisk sted for alle aldersgrupper, alle funksjonsnivå, mennesker og dyr, hele døgnet, hele året. En naturperle, tilgjengelig, velbrukt, høyt verdsatt, godt vedlikeholdt og veldig anvendelig. Mener at å frata Fana denne grønne skatten er helt motsatt av nasjonale råd og grønne satsningsområder for barn og unge. |
| P66 | Terese Vatn | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P67 | Kim Bergesen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P68 | Sissel Tveit Austgulen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Skriver i tillegg at det ikke er til å tro at det foreslås å rasere ett av Bergens viktigste turområder. Skriver at det er over 200.000 brukere i året og nevner blant annet at brukerne inkluderer bhg, skoler, bofellesskap, idrettslag, Parkinsonforeningen hjertepasienter, rullestolbrukere, barnevogner og andre turgåere. Peker på at det er en rik flora og fauna i skogen som beriker brukerne med sanseintrykkene dette gir. Skogen har en uvurderlig helsegevinst. Peker også på at en godsterminal gir miljøproblemer, at det gamle bossdeponiet ligger som en udetonert bombe, støyforurensning, trafikkbelastning og luftforurensning. |
| P69 | Caspar Macody Lund | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P70 | Kristin Magnussen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Understreker i tillegg at Hordnesskogen er godt tilrettelagt med grusveier og lysløype. Hele familien bruker skogen, uansett alter og funksjonsnivå, og treffer alltid på mye folk. Skriver at det er en stor opplevelse å oppleve dyreliv og natur. Viser til at det snakkes om å ivareta helse, bekjempe fedme og ta vare på nærmiljø. Skogen er det eneste alternativet i Fana som er tilrettelagt for alle. Skriver til slutt: "Hus vil gå tapt, stå opp og si det som det er". |
| P71 | Cecilie Maria Bull | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Skriver i tillegg at hun bruker skogen hver dag, at dette hjelper henne å stresse ned og få fred og ro. Skriver at livskvaliteten hennes vil bli betydelig senket om skogen ødelegges. |

| | | |
|-----|-------------------------------|---|
| P72 | Bertil og Rose-Marie Karlsson | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P73 | Mona B. Hagenes | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P74 | Ivar A. Bull | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Understreker i tillegg at det står i KVUen at det er store tilleggsarealer til industri i området rundt terminalen i Rådal, og at langt større deler av skogen derfor vil bli påvirket. Skriver også at jordbruksarealer tilknyttet Stend vil gå tapt, og at dette ikke er nevnt i KVUen. |
| P75 | Lyder Fagerås | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Skriver i tillegg at området allerede er overbelastet med forurensende virksomhet. Nevner avfallsdeponi med avsig til badeplassen Mjølkavika og forbrenningsanlegg som forurenser ved røykutslipp. |
| P76 | Inger Simonsen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Skriver i tillegg at det må være mulig å finne en mindre ødeliggende plassering enn de tre stedene som er anbefalt i KVUen. Nevner alternativet med senking av terrenget (Multiconsult). Oppfordrer til å bruke mer tid på vurdering. |
| P77 | Kjellaug Tylden | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Skriver i tillegg at en godsterminal i Hordnesskogen vil frata befolkningen i Fana verdier som aldri kan erstattes, og at det må finnes bedre alternativer. Bruker skogen ukentlig, og mener det er mange som føler seg overkjørt i prosessen. |
| P78 | Marthe S. Nødtvedt | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Skriver i tillegg at godsterminalen etter hvert vil trenge mer plass, og kan dreies i flere retninger enn det som er vist i KVUen. Kan føre til at hus går tapt. Mener derfor at det er feil at det blir argumentert med at hus ikke vil gå tapt. |
| P79 | Finn Peder Bøe | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Skriver i tillegg at tungtrafikken til og fra Hordnesskogen vil øke, og at klima og miljø vil bli forverret med økte utslipp. |
| P80 | Siren Vatshelle | Høringsuttalelsen er delvis identisk med folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Skriver i tillegg at hun og familien har brukt skogen mye, og at skogen har en uvurderlig betydning for kropp og sjel. Påpeker at dersom 30 % av skogen fjernes og erstattes med en støyende godsterminal, så er også verdien av det som er igjen tapt. Understreker at Stavollen også er en samlingsplass for barn utenom organiserte treninger, og at Stavollen og Hordnesskogen benyttes av mange andre idrettslag i Bergen og omegn. Skriver at en godsterminal vil medføre ny belastning for befolkningen i området, og viser til eksisterende bossdeponi. I forbindelse med luftkvaliteten, nevner innsender også at det i dag er problemer med steinstøv og luftkvalitet pga. trafikk og steinknuseverk. Skriver også at en godsterminal vil gi støyplager dag og natt, og viser til at det allerede er støy fra steinknuseverket. |

| | | |
|-----|-----------------------------|---|
| P81 | Signe Flo | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Ber i tillegg JBV om å se på alternative løsninger i regionen, og ikke være bundet av kommunegrensene. Mener det vil være det beste om en terminal blir plassert et sted som ikke har et bruksområde som f.eks. Hordnesskogen. Peker på at det er kommet frem gode alternativer sør for Bergen. |
| P82 | Birte Oppedal | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Skriver i tillegg at Hordnesskogen representerer noe unikt i Bergen. Peker på at den er flat og tilgjengelig for alle, med kort avstand til befolkningstette områder. Legger til at mange også utenfor Fana benytter seg av skogen. Mener også at Stend og Fanafjorden er naturperler som må tas vare på. |
| P83 | Elisabeth H. Lopez | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Påpeker i tillegg at det bor ca. 70 000 mennesker i Fana og Ytrebygda, og at det er 10.000 arbeidsplasser her som er innenfor gangavstand for mange. Understreker at arealkrevende industri i Rådal vil gi få arbeidsplasser, og gjøre området mindre attraktivt å bo i. Folk vil bosette seg andre steder, og vil bli mer avhengig av bil. Mener en godsterminal vil føre til enda mer forurensning, og nevner eksisterende belastning fra bossforbrenning og flyplass (og snart ny E39). Understreker at Rådal også er sentrumsnært, og at sentrumsutviklingen går sørover. Mener at en godsterminal kan komme i konflikt med byutviklingen. Mener at banen inn til et terminalområde i Rådal må legges nord for forbrenningsanlegget, og at boliger da må rives. Tror at Fanabygden vil bli fraflyttet. Oppfordrer til å ta til fornuften før det er for sent. |
| P84 | Elisabeth Kjensmo Haugan | Er grunneier av en eiendom på Søre Skeie som har lang historie. Peker på at godsterminalen i Rådal skjærer rett gjennom hagen ved innsenders bolighus. Mener derfor det er feil at ingen boliger berørt av tiltaket. Peker på at myra sør for Svartasmoget og kulturmarkseng på søre Skeie er rødlistede naturtyper. Viser også til "Arealplananalyse for Flyplassvegen" der Søre Skeie er en del av et område som vurderes som å gi store landskapsopplevelser. Viser til at det har vært tidligere forslag om utbygging i området som har blitt trukket tilbake. Viser også til befaring fra Norsk botanisk forening, der det ble avdekket at det i skogen er en rekke arter som ennå ikke er kartlagt, og anbefaler at det gjøres flere kartlegginger. Innsender nevner også flere observasjoner av biologisk mangfold i området. Stiller et stort spørsmålstegn ved prosessen med KVVU, og peker på at i en demokratisk prosess burde grunneiere involveres. Viser til at det må ligge et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag til grunn før det offentlige tillater tiltak som påvirker biologisk mangfold. Viser også til markaloven i Oslo som sikrer markas grenser og bevaring av landskap, kultur- og naturmiljø. Legger til slutt til at skogen er en klimastøvsuger og lagrer av CO ₂ . Har lagt ved en rekke bilder og rapport fra befaring med Norsk botanisk forening, og omfattende kildebruk ligger til grunn for merknaden. |

| | | |
|-----|-----------------------|--|
| P85 | Torstein Hølleland | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Skriver i tillegg at han selv er handikappet, og at Hordnesskogen er et område han kan bruke pga. lite bakker. Peker på at de fleste andre naturområder i området starter med kraftige motbakker, og at veldig mange grupper bruker Hordnesskogen til rekreasjon og rehabilitering. Avslutter med å si at natur er viktig. |
| P86 | Ketil Nummedal | Uttalelsen er delvis identisk med folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Legger til: 1) Dersom traseen må legges nord for bossanlegget, må mange boliger støyisoleres. Dette, sammen med helse- og miljøproblemer som følge av godsterminalen kan medføre økonomisk kompensasjon for JBV. 2) JBV tar hensyn til folkehelsemeldingen og statens satsning på folkehelse. 3) Ødeleggelse av Hordnesskogen kan føre til søksmål mot JBV pga. reduksjon av muligheter for utvikling av folks helse. 4) Bergen kommune ved bortfall av Stavollen og Hordnesskogen vil få ekstrakostnader pga. press på andre idrettsanlegg. 5) Godsterminalen kan få konsekvenser for fjernvarmeleveransen. 6) Kan i ytterste konsekvens være i rettslig strid med Klimaavtalen fra Paris 2015 pga. forverret CO2-regnskap ved fjerning av skog. 7) Psykososiale aspekter ved store industriutbygginger bør gjennomgås nøyere. 8) Vil kunne bidra til å undergrave bybaneinvesteringen pga. at området industrialiseres 9) Hordnesskogen er rik på vegetasjon, natur og dyreliv. Utgjør en stor verdi, som ikke kan måles i penger. 10) Varetransporten i Bergensområdet blir dyrere pga. lengre togtrasé og økt lokaltransport. Transportbehovet vil gå ned som følge av nedgang i oljebransjen. 11) En flytting fra Nygårdstangen er ikke godt nok begrunnet, og er ikke forsvarlig pga. de store negative konsekvensene dette gir. Områdene rundt Hordnesskogen er de mest interessante fremtidige boligområdene i Bergen. 12) JBV kan ødelegge for seg selv ved å presse frem dårlige avgjørelser. Dersom Bergensbanen blir privatisert i fremtiden vil man ikke få nødvendige investeringsmidler til bygge godsterminal i Hordnesskogen. 13) Beslutningen om godsterminal må tuftes på store høringsrunder og godt beslutningsgrunnlag. 14) Ber JBV om å vurdere mer fremtidsrettede, kostnadseffektive og fleksible løsninger. |
| P87 | Jørgen Halvorsen | Er 12 år gammel. Mener at å legge godsterminalen i Hordnesskogen vil rasere bygden, og at terminalen bør legges et annet sted. Vektlegger: 1) Stavollen idrettspark er mye brukt hele året, og at en godsterminal vil føre til utrygg sykkelvei dit. Det vil heller ikke være gøy å trene ved siden av et stort industriområde med støy og forurenset luft. Det er mye farlig avfall i grunnen. 2) Hordnesskogen blir mye brukt, og av alle aldersgrupper. Dersom skogen legges under asfalt vil flere holde seg hjemme, eller reise langt til andre områder de kan bruke. |
| P88 | Mette-Kristin Meland | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P89 | Steinar Slåtten | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P90 | Britt Bergesen Godø | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P91 | Siv Skogheim Christie | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |

| | | |
|------|-----------------------------|---|
| P92 | Kari M. Fredriksen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Skriver i tillegg at Hordnesskogen er deres viktigste turområde, som man kan komme seg til uten bil. Mener at området rundt Stend har tatt mer enn nok av fellesskapets byrder. Peker på søppeldeponi. Mener at området er en del av en helhet (Stend hovedgård, Stend vgs., Hordamuseet) som ikke må ødelegges. Spør til slutt: "Hadde dere turt å ta Marka i Oslo, eller Sognsvann?" |
| P93 | Joshua Thavarajah | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P94 | Lill-Iren Berntzen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Tilføyer følgende punkter: 1) Skogens randsone er hekkeområde til vipe, som er rødlistet. 2) Eldre skoger har et unikt biologisk mangfold. Bare noen få prosent av norske skoger er over 160 år gamle. 3) Hordnesskogen har en livskraftig hjortebestand 4) Hordnesskogen er en del av en kontinuerlig grønn sone fra Korsfjorden til Gullfjellet, med bl.a. kystfuruskog og våtmarksområder. 5) Det går mest utover de som bor i Fana, men fører til ødeleggelser for alle natur- og turglade i Bergen dersom denne naturperlen forsvinner. 6) Anbefaler å se på Miljøvernforbundet sitt forslag med godshavn, jernbaneterminal og cruisehavn på Dokken, eller en løsning i fjell. |
| P95 | Linda J. Laastad | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P96 | Torill Bull | Har doktorgrad i i helsefremmende arbeid og ansatt på UIB ved en av landets fremste folkehelseutdanninger. Er sterkt bekymret for folkehelsekonsekvenser av en mulig godsterminal i Hordnesskogen. Fremhever følgende momenter: 1) JBV's KVV utreder ikke folkehelse tilstrekkelig. Utredningsinstruksen følges ikke 2) Hordnesskogen er av Bergen kommune rangert som friluftsområde med A-verdi. Skulle dermed ikke være aktuell som lokalisering for godsterminal. 3) Rasing av Bergens eneste flate, inkluderende friluftsområde går på tvers av føringer i Folkehelsemeldingene og Friluftsmeldingen 4) Hordnesskogen er det viktigste friluftsområdet i Bergen etter byfjellene. Har brukere som ikke kan bruke byfjellene pga. topografi. 5) Hordnesskogen er en grønn lunge i en folketett bydel 5) Hordnesskogen er en uvurderlig ressurs for bergensere. Ber om en ny vurdering fra JBV der folkehelseperspektivet tas seriøst. |
| P97 | Bjørn Berntzen | Identisk med P94. |
| P98 | Aina Børve | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P99 | Angelica Hansen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P100 | Inger-Lise Henne Holmbek | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Skriver i tillegg at hun er dypt bekymret for fremtiden. Har bodd på Skeie i 21 år, i et regulert boligområde. Tanken på en godsterminal i nærområdet gir søvnløse netter. Mener en godsterminal i Hordnesskogen har altfor store konsekvenser. Understreker at Bergens befolkning trenger levende nærområder og grønt areal. Skriver til slutt: "Ikke raser et velfungerende boligområde og gode områder for fritidsaktiviteter". |

| | | |
|------|-------------------------------------|---|
| P101 | Martina Wilhelms | Deler av høringsuttalelsen bygger på de samme punktene som folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Momenter som ikke er nevnt i folkets høringsuttalelse: 1) Det er ikke tilstrekkelig evaluert i KVUen hvordan den gamle fyllingen skal håndteres. Innebærer stor risiko ifm prosjektering. 2) Fana bydel vil bli mindre attraktiv ved en godsterminal i Hordnesskogen. 3) Flere andre alternativer er ikke utredet på en tilfredsstillende måte. Nevner flytende godsterminal i nærheten av dagens trase. 4) Teknologitviking for fremtidige transportløsninger er ikke vurdert. 5) Vil føre til økt trafikk gjennom Bergen sentrum. 6) Kostnadene for tunnel til Hordnesskogen virker urealistisk lave. |
| P102 | Arnd Wilhelms | Identisk med P101. |
| P103 | Daniel Eidesund | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P104 | Morten Charlsen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P105 | Tone Berntsen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P106 | Jan Ove Sætervik | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P107 | Svein Arvid Olsen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P108 | Christoffer Christie | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P109 | Caroline Christie | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Skriver i tillegg at det er veldig dumt at skogen ødelegges fordi dyrene mister hjemmene sine. |
| P110 | Sigrun Dale | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P111 | Stig Vindenes | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P112 | Rune Hansen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P113 | Bjarte Runningen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P114 | Wenche Berntzen | Identisk med P 94 og P97. |
| P115 | Asbjørg Solberg/Tore Solberg | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P116 | Jorunn Sivertsen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P117 | Jannike Olsen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P118 | Rolf Håkon Bruvik | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P119 | H. Anker-Goli (vanskelig å tyde) | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P120 | Morten Laastad | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |

| | | |
|------|--------------------|---|
| P121 | Jannike S. Thorson | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Skriver i tillegg at hun er ved relativt dårlig helse, og benytter seg mye av Hordnesskogen sammen med sine barn. Understreker at dette er en ressurs både for helsemessige og sosiale årsaker. Det vil være et stort tap for innsender og hennes barn dersom det ikke lenger vil være mulig å bruke skogen. |
| P122 | Marte Skagseth | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P123 | Arne Holmesland | Opplever prosessen som udemokratisk og mangelfull. Peker på følgende årsaker til at en godsterminal ikke bør havne i Hordnesskogen: 1) Dersom man bruker 10 mrd. på infrastruktur for gods, bør infrastrukturen også kunne brukes til passasjerer. 2) For 20 år siden var Lagunen på "landet", men nå er det et sentrum. En flytting av godsterminalen hit betyr flytting fra et sentrum til et annet. 3) Ytrebygda har overskudd på arbeidsplasser ift befolkning. Medfører stor biltrafikk fra andre bydeler. En godsterminal vil være med å øke denne trafikken. Det bør være et formål å redusere biltrafikken mellom bydelene. 4) Området ved Hordnesskogen har en 1000 år lang historie, med mange kulturminner. Brukes av bhg og skoler. 5) Området har høy tomteverdi, noe som gjør at plassering av godsterminal her er dårlig samfunnsøkonomi. Bør plasseres i områder med lav tomteverdi. |
| P124 | Anette Storstein | Er beboer i Fana og spesialist i nevrologi. Er bekymret for de helsemessige kostnadene en godsterminal i Hordnesskogen kan påføre befolkningen i Bergen sør. Hordnesskogen er godt tilrettelagt, har gode parkeringsmuligheter og nærhet til Stavollen idrettsanlegg. Brukes av idrettslag og foreninger med over 13 000 organiserte (hovedtyngden er barn og unge), ikke-organiserte mosjonister, grupper med spesielle behov og barneskoler og bhg i hele Fana. Peker på at der en målsetning at hverdagsaktiviteten skal økes, det skal legges til rette for tilgjengelige turområder og være fokus på forebyggende medisin. Understreker at tilgjengelig aktivitet med lav terskel er helt sentralt i forebygging og å minske komplikasjoner av sykdommer i nervesystemet. Nevner også Parkinsons sykdom, der pasientene har stor nytte av regelmessig mosjon. Finner det betenkelig at det legges planer som kan rasere et område så sentralt for det forebyggende helsearbeidet i Bergens raskest voksende bydel. Reetablering av turstier et annet sted er ikke et tilfredsstillende. Aksepterer ikke at helseaspektet er neglisjert i KVUen, og forventer at dette blir tillagt stor vekt i videre utredninger. |
| P125 | Espen Halvorsen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P126 | Linda Kvamme | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P127 | Timmy Johannessen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Merknaden er ikke signert. |

| | | |
|------|----------------------|--|
| P128 | André Møller-Hansen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Skriver i tillegg at godsterminalen vil påvirke vassdrag/bekk som av hensyn til verning har ført til byggenekt nærmere enn eksisterende bebyggelse. Kommunen har også uttrykt bekymring for sprengning i umiddelbar nærhet av samme hensyn. Godsterminalen vil ha større innvirkning enn enebolig, som kommunen ikke aksepterer. Godsterminal er i KVU plassert i vannvei. |
| P129 | Wenche E. Karlsen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Skriver i tillegg at en godsterminal i Rådal vil ha en enorm påvirkning på barnas fremtid. Bli usikkert å begynne på Skeie skole. Mener at det gjøres en stor feil, og ber om å få beholde Hordnesskogen og nærområdet. |
| P130 | Marianne Nummedal | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Påpeker i tillegg at Fana stadion ligger i umiddelbar nærhet til Hordnesskogen. Idrettslagene som har tilhold der har bare få minutters løpetid til skogen. Svært mange, fra bhg til pensjonister har skogen som sportslig og sosialt møtested. Bør se hele området Fana stadion/Stavollen/Hordnesskogen i sammenheng. Stiller spørsmål om hvordan det er tenkt at det skal anlegges turstier som erstatning, og påpeker at stier er noe annet enn opparbeidete grusveier. Peker på at omkringliggende områder ikke har samme topografi eller skogbunn. Understreker også at alt etter hvordan jernbanetraseen legges, kan mange hus gå tapt, og mange vil i tillegg oppleve støy, forurensning og trafikkbelastning. Dette er noe annet enn det man må påregne av alminnelig fortetting. |
| P131 | Britt R. Nygaard | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P132 | Øystein Huus | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P133 | Erik Allers | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P134 | Siv Williams | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Skriver i tillegg at hun som en av de nærmeste naboene til en godsterminal er bekymret for hvordan hjem i Skeielia og Skeievegen påvirkes av planene. Etterlyser bedre konsekvensutredning. |
| P135 | Maren Ø. Grindheim | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P136 | Jan Petter Myklebust | Mener det er grunn til å så tvil om en KVU er riktig instrument for lokalisingsvalg i et så viktig spørsmål. Mener KVUen bygger på gårsdagens teknologi, og at argumenter fra den offentlige debatten tyder på at transportsektoren er i voldsom utvikling. Peker på at lokalisering helt eller delvis i fjell ikke er utredet, og ber om at dette gjøres i en videre utredning. |

| | | |
|------|--------------------------------------|--|
| P137 | Anders Røssevold | <p>Har utdanning innen transportøkonomi og erfaring fra logistikk og godsanalyser. Høringsuttalelsen er sendt i to deler: En protest mot godsterminal i Hordnesskogen, og et forslag til alternativ plassering. 1) Protesterer mot elendige/udemokratiske prosesser, bygging av lang og dyr tunnel til Hordnesskogen, ruinering av et av Bergens mest populære turområder, manglende helhetlig logistikkplanlegging. Mener også at plasseringen vil få negative trafikale konsekvenser, da alt gods som skal nordover får 60 % lengre vei og må gå igjennom Bergensdalen. Mener varestrømsanalysen er diffus og at det er grunn til å stille spørsmål ved hvor troverdig den er. Stiller spørsmål ved at Bergen syd har de største godsvolumene, og peker på at det er et fåtall store aktører i Bergen syd. Mener også en plassering i Hordnesskogen har enorme konsekvenser, og at alternativet er fullstendig uforståelig. Mener Hordnesskogen ligger i en avkrok i Bergen, og er langt ifra et naturlig senter for varedistribusjon (viser til hub & spoke-konseptet). 2) Foreslår Liavatnet som nytt alternativ. Mener lokaliseringen er ideell for distribusjon i alle retninger. Vektlegger også reduksjon av trafikkbelastning ift Hordnesskogen, kort vei til Ågotnes, tunellmasser kan fylles i Liavatnet, at området allerede er tildels ødelagt av eksisterende trafikk, minimalt behov for ny infrastruktur, og mulighet for å legge deler av terminalen i fjell.</p> |
| P138 | Stian Svendsen | <p>Er skremt over hvordan prosessen har fungert, og mener det virker som om den er presset frem av private aktører som ønsker å bygge på JBV's eiendommer i sentrum. Skremmende at det brukes mer tid og mer detaljerte utredninger på f.eks. valg av boreutstyr på Gullfaks enn det gjøres for plassering av godsterminal. Mener Rådal er et dårlig alternativ, og at behovet må presenteres. Fremstår nå som forsøk på å lure lokalbefolkningen. Mener det er galskap å plassere en godsterminal i et område som er i vekst og der det bygges boliger. Hordnesskogen er et av byens mest besøkte turområder. Håper at de som bestemmer slipper å stå på toppen av Stendafjellet å se et stort industriområde. Mener det bør jobber videre med en løsning på vestsiden av Flesland der fly, båt og bane kan kombineres.</p> |
| P139 | Kristine og Tord Byrkjeland Berntsen | <p>Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Legger til at de bor ca. 1 km fra den foreslåtte terminalen, og vil bli sterkt berørt av en terminal i Rådal/Hordnesskogen. Er bekymret for konsekvensene for barn og barnebarn. Understreker at Hordnesskogen er en grønn lunge til glede for enormt mange. Frykter at hjem blir ødelagt, fritidstilbud forsvinner, økt trafikk, luftforurensning og støy, og til en bydel splittet av industri.</p> |
| P140 | Bjørn E. Hartveit | <p>Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Skriver i tillegg at KVUen ikke tar med seg viktige konsekvenser og er mangelfullt utredet. Mener Hordnesskogen er for verdifull til å bli brukt som godsterminal. Krever en bedre utredning og evaluering av andre områder som vil være bedre egnet.</p> |

| | | |
|------|------------------------------|---|
| P141 | Cathrine H. Hartveit | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Skriver i tillegg at Hordnesskogen gir henne økt livskvalitet, bl.a. i form av bedre helse. |
| P142 | Anita Revheim | Skriver at hun aldri i sin villeste fantasi tro at noen kunne tenke seg å ødelegge Hordnesskogen. Påpeker at det ikke er noen andre steder som kan brukes til å rehabilitere svake grupper i samfunnet, og at det er mange som ikke kan gå i fjellet. Peker på at Stavollen, Stend vgs. og Bjarg vil også bli berørt. Barn på Hordnes er redd for framtiden, og at det trygge de har skal bli ødelagt. Oppfordrer til å legge terminalen i fjell. Peker også på at Hordnesskogen er det dyreste alternativet. Oppfordrer til å høre på hva andre har funnet ut om konsekvenser ved et slikt tiltak. |
| P143 | Stian Nilssen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Skriver i tillegg at det i dag aktiviseres et enormt antall barn og unge i området rundt Hordnesskogen, og at det vil få store konsekvenser for store deler av Fana om dette fjernes. Oppfordrer til å tenke helhetlig samfunnsnytte. |
| P144 | Erling Houge | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Påpeker i tillegg at det finnes flere rødlistearter i området. Nevner vipe og ål. Skriver også at de har vært nabo til Hordnesskogen siden 1973, og allerede har vært belastet med boss, kloakk og forbrenningsanlegg. Skriver "slutt å plassere alt det negative i samfunnet hos oss". |
| P145 | Anne Hatteberg Nicolaysen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P146 | Siri Garnæs | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Peker i tillegg på at Hordnesskogen er et av de flotteste og mest brukte turområder i Bergen, og gir trening, ro, rekreasjon og glede for mange grupper. Skriver at det er tid til å finne et alternativt sted. Oppfordrer til å tenke mennesker, miljø og livskvalitet. |
| P147 | Stig Jensen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P148 | Alexander Mathisen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P149 | Kjetil Riisnes | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P150 | Max Wilson | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P151 | Rune Skeie | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P152 | Vidar Silden | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P153 | Svein Fyllingen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P154 | Ludvig Tennebekk | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Legger til at det arrangeres maratonløp i Hordnesskogen hvert år. |
| P155 | Hans J. Øksnes | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |

| | | |
|------|---|---|
| P156 | Marita Vik | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P157 | Turid Aarhus Braseth | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P158 | Nils Soldal | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Kommer i tillegg med en rekke forslag til alternative plasseringer av godsterminal: (terminal i fjell) Espeland i Arna, Grimevatnet, Totlandsfjellet. Påpeker at det er svært enkelt å lage jernbane til Espeland, og at det bare vil berøre et 10-talls hus. |
| P159 | Randi E. Instanes og Geir A. Johannesen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P160 | Hilde Veland Børve | Har følgende innvendinger til terminal i Hordnesskogen: 1) Vil gå ut over en hel bydel, med støy, økt trafikk, tap av boliger og ødeleggelse av nærområdet. 2) Svært mange bruker Hordnesskogen, som er tilgjengelig for alle. Kategorisert som A-område av Bergen kommune. 3) Det er rødlistede arter i Hordnesskogen. Nevner vipe. 4) Sikkerhetsutfordringer ved å samlokalisere en godsterminal (lagring av farlig gods) med avfallsdeponi, forbrenningsanlegg, biogassanlegg og høyspentlinje. |
| P161 | Lars Erik Ørgersen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Legger til at fjellhall er det eneste alternativet. |
| P162 | Anette Ekren | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P163 | Veslemøy Fredriksen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Skriver i tillegg at det er spesielt bekymringsfullt at JBV vurderer et område der familier, barn og unge lever som aktuelt for godsterminal. Mener det er gammeldags å plassere en terminal midt i et bolig- og naturområde, og oppfordrer til at terminalen legges helt eller delvis i fjell. Skriver at bystyret i Bergen opptreer uansvarlig når de velger Rådal. Skriver til slutt at Hordnesskogen, Fana og Rådal er verdt å ta vare på. |
| P164 | Frøydis Jenssen | Bor på Hordnes og valgte å bosette seg der pga. nærhet til natur, trygge omgivelser, med skole og idrettsanlegg i nærheten. Mener at en rekke husstander vil bli direkte berørt, og mange flere indirekte berørt. Det vil bli støy, dårligere luftkvalitet, mer trafikkbelastning. Er bekymret for at resten av skogen skal bli borte til næringsareal. Peker på at skogen er godt tilrettelagt for alle typer brukere, og således er unik. Skogen har fått verdi A i Bergen kommunes oversikt. Terminalen vil også berøre idrettslagene i området. Mener det er vanskelig å vurdere forslaget da det bygger på feilaktig informasjon. Eksakt plassering er ikke gitt. Viser til at det med bybane er lagt opp til videre fortetting i dette området. Mener KVUen ikke er fremtidsrettet nok. Fjellhall må være fremtidens løsning, og dette må utredes nærmere |
| P165 | Pål Nygaard | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Merknaden er ikke signert. |
| P166 | Margrethe Broby | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |

| | | |
|------|-----------------------|---|
| P167 | Ine Tennebekk Nordvik | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P168 | Olav Kryvi | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Skriver at KVVU-rapporten ikke bygger på ryddige prosesser og sunne verdier, og vurderes ikke som tilfredsstillende vurderingsgrunnlag. Mener at det må utarbeides ny KVVU-rapport hvor de påpekte forholdene blir hensyntatt. Avslutter med å påpeke at "En kan ikke sende en transportåre rett gjennom der folk bor" (fritt sitert etter samferdselsministeren). |
| P169 | Marianne Kjøde | En godsterminal i Hordnesskogen vil berøre innsender og hennes barn sterkt. Mener det er to mulige jernbanetraseer inn til området, enten over deponiet eller nord for forbrenningsanlegget. Dersom traseen går over deponiet pekes det på eksplosjonsfare. Dersom traseen går nord for forbrenningsanlegget må flere hus rives, og enda flere vil bo i en støysone. I begge tilfellene vil nærmiljøet til mange barn bli berørt, og tiltaket vil hindre barna i å bevege seg dit de skal. Viser til at området rundt Skeie er et fortetningsområde, og at etablering av industriområde vil være dårlig byplanlegging. Peker på at aktiviteten rundt forbrenningsanlegg og godsterminal vil gi dårlig luftkvalitet. Peker på at mange familier som bor i området har stram økonomi, og verditap på bolig kan derfor være økonomisk katastrofe. |
| P170 | Kristine Abelite | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P171 | Synnøve Spangelo | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Har skrevet ytterligere momenter inn under følgende punkter i fellesuttalelsen: Under punkt 5) Viser til avfallsdeponiet på Stend. Dersom deponiet åpnes vil regnvann kunne vaske forurensede stoffer ut i grunnvannet. I KVVUen er det ikke gjort beregninger av muligheten for å fjerne dette på en forsvarlig måte, eller konsekvenser for områdene rundt. Viser til at BIR har søkt kontakt med JBV om dette uten å få respons. Under punkt 7) Viser til at Hordnesskogen består av eldre skog, plantefelt og uberørte, ikke-kartlagte myrområder. Er et av Bergens mest populære turområder, definert med verdi A av Bergen kommune. Skogen har en rik flora og fauna. Mye er ikke kartlagt. Viser til befarings med norsk botanisk forening, omtalt under P84. Under punkt 8) Viser til notat fra Etat for plan og geodata og råd for byutforming og arkitektur, som peker på at alternativet Rådal er pressområde for boliger, og ligger for tett opp mot de bynære områdene. Under punkt 9) Samsvarende kommentarer som uttalelse P24. Nevner også at det blir dyrt og farlig å legge jernbanen over bossdeponiet, og at det derfor kommer til å bli revet boliger. Legger til slutt til at det finnes alternativer som ikke berører hjem eller naturperler. Nevner eksisterende industriområder og fjellhall. Mener at politikerne burde ha sagt at KVVUen er for dårlig, og at ingen av alternativene er akseptable. |
| P172 | Rolf Mork-Knudsen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Legger til at byrådet bør skamme seg skikkelig. "Vi snakker om liv, vi snakker om mennesker. Og vi snakker om miljø". Skriver at Hordnesskogen tilhører hele Bergen, og at dette er en farse. |

| | | |
|------|----------------------|---|
| P173 | Jon-Kåre Hansen | <p>Mener rapportene, prosessen og forutsetningene inneholder følgende feil: 1) Inndelingen i skala for ikke prissatte virkninger er for grov. 2) Man har undervurdert Stend i vurderingen av virkning for kulturmiljø for Rådalsalternativet. Bør være stort. 3) Konfliktpotensiale naturmiljø er vurdert som altfor lavt. Bør settes til meget stort 4) Konfliktpotensial nærmiljø/friluftsliv bør settes til meget stort. 5) Det er ikke beskrevet i rapporten hvorfor terminalen må flyttes ut av sentrum på mellomlang sikt. 6) Det er feil at prosessen har vært åpen med mulighet for innspill. Ingen berørte parter rundt Hordnesskogen har hatt mulighet til å komme med innspill. 7) At folketallet øker betyr ikke nødvendigvis at hver persons behov for varer eller gods vil øke. Det er derfor svært usikkert om transportbehovet vil øke. 8) Varestrømsanalysen skiller ikke mellom gods til og fra Steinknuseverket i Rådalen og avfallsanlegget i Rådalen. 9) Det er betenkelig at det er de samme personene i Asplan Viak som har utarbeidet KVV-rapporten, varestrømsanalysen, rapporten om steindeponi i Hordnesskogen og vurdert mulighetsstudien for visjon Dokken. Det er rart at man ikke har involvert ulike fagmiljøer. 10) Kapasitetstak og driftssituasjon på dagens terminaler er udokumentert, og feil. Tilsvarende godsterminaler i Europa opererer med mye større godsmengder på mindre arealer. 11) Mener at det er feil at det er et ønske å frigjøre arealer for byutvikling i Bergen sentrum hvis man samtidig må rasere et flott friluftsområde. 12) Etterspørselsbaserte behov er ikke dokumenterte som reelle behov, men ønsker fra ulike aktører. 13) Faktorene under "andre viktige behov" er tillagt for lite vekt og ingen dyptgående analyse. 14) Det fremgår ikke av rapporten hvilke alternativer som har vært vurdert tidlig i silingsprosessen. Underlig at industriområder på Dale, i Arna, på Kokstad, på Sandsli, på Flesland, på Midtun og i Fyllingen ikke har vært sterkere vurdert. Mener at alle de tre alternativene er dårligere og baserer seg på slett arbeid i rapporten. En terminal bør legges i et område allerede tiltenkt for industri. Dette tar ikke rapporten innover seg. Nevner også at rapporten ikke tar høyde for forurenset avfall deponert i Rådalen. Ber om at arbeidet sendes tilbake og gjøres på nytt av en uavhengig instans.</p> |
| P174 | Randi Monsen Nygaard | <p>Innsender skriver at ikke prissatte virkninger for alle tema bør vurderes som langt større enn de er i KVV-rapporten. En mangfoldig fauna i Hordnesskogen, på Hordnes og på Stend - herunder vipe - vil bli berørt ved etablering av godsterminal. Peker også på at Hordnesskogen som naturlandskap og økosystem bør vektlegges mer. Viser til Statens vegvesen sitt forslag til reguleringsplan ifm steindeponi i skogen (vedlagt uttalelsen) der det fremkommer at skogen er leveområde for flere rødlistede fuglearter og planter. Det er også et hjortetrekk gjennom skogen. Vedlagt uttalelsen er også rapporten "Vern vipa i Hordaland", artikkelen "Dispersal and age at first breeding in Norwegian Northern Lapwings" av Lislevand, Byrkjedal og Grønstøl.</p> |
| P175 | Ingrid Kryvi | Identisk med P168 |
| P176 | Andreas Tungvåg | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |

| | | |
|------|-----------------------|--|
| P177 | Jon R. Myhre | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Skriver i tillegg at han reagerer på at lokalbefolkningen ikke lyttes til i denne saken. Påpeker at den oppvoksende generasjon risikerer å få revet vekk sitt nærmiljø. Oppfordrer til å ta til fornuft, og spør om det i det hele tatt er behov for en ny godsterminal i Bergen av denne størrelsen. |
| P178 | Vibeke Flesland Havre | Deler av innholdet i uttalelsen overlapper med folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Momenter som ikke er dekket av folkets høringsuttalelse: 1) Mange rødlistede arter har tilholdssted i skogen (viper, hubro, huggorm, rev, flaggermus, havørn). Også unikt mangfold av trær og planter. 2) Hordnesskogen brukes av idrettslag, skoler, bhg og foreninger. Viktig arena for o-løp og ridning. 3) Pga. unik topografi, utgjør området et lavterskeltilbud for alle brukergrupper, også de mest sårbare. 4) Melkeviken er en av Bergens mest brukte offentlige badeviker. Ligger rett nedenfor en ev. ny godsterminal. 5) Lav arbeidsledighet Fana og Ytrebygda. De som skal arbeide ved en ny godsterminal vil komme fra andre steder, og dette vil føre til økt trafikkbelastning, bl.a. over Danmarks plass. 6) Argumentet om at Hordnesskogen ligger nærmest de store aktørene er ikke reelt, da de store logistikkaktørene kommer til å lokalisere seg i samme område som ny terminal. Varestrømsanalysene er i tillegg utdaterte og mangelfulle. 7) Sentrum vil være den mest samfunnsøkonomiske lokaliseringen av en terminal, og også riktig ut fra klima- og miljøhensyn. Mulig å legge jernbaneterminal på Dokken. Havnen kan flyttes til Ågotnes, og etter hvert kan også godsterminalen legges dit. 8) Et av hovedargumentene for flytting av terminalen, er at logistikkaktører kan etablere seg i nærheten. Det dreier seg derfor om et langt større område enn det som er beskrevet i KVU. 9) Bergen Vest og Nordhordland er bygget opp rundt oljenæringen, og vil etter hvert ha behov for ny industri. Er det mulig å legge terminalen i et av disse områdene? Må se byutvikling i et større perspektiv. 10) Godsterminalen er ikke behovsprøvd. Samtlige analyser viser at Bergensområdet på ingen måte trenger havn eller jernbaneterminal av størrelsen som er oppgitt. 11) Mener hensyn mennesket, miljøet, kulturlandskapet, klimaet og folkehelse er grunnleggende for en positiv samfunnsutvikling, og at en utbygging av Hordnesskogen er i strid mot disse verdiene. |
| P179 | Bjørn Ornell | Mener at uansett hvordan terminalen blir plassert i Rådal/Hordnesskogen, så blir husstander berørt. Peker på at han bor ca. 3-400 m fra toglinjen slik den er tegnet inn i KVUen. Finner det ubegripelig at det foreslås å fjerne en viktig grønn lunge som brukes av alle. Mener fjellhall er fremtidens løsning og at det pga. teknologisk utvikling snart er like billig som å bygge i friluft. Fjellhall er også en bedre løsning når det gjelder farlig gods, helse, miljø og sikkerhet. Etterlyser innovasjon og nytenkning i KVUen. Har i tillegg sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). |
| P180 | Anita Skrede | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Har i tillegg klippet inn tekst fra St. Mld. 18 (2016-2017), som fremhever at regjeringen vil prioritere friluftsliv i nærmiljøet, samt sitat fra Mikkel Fønhus: "Helse, rikdom og glede rommes i det ene ordet: Friluftsliv" |

| | | |
|------|-----------------------|---|
| P181 | Jørgen Fitje | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Merknaden er ikke signert. |
| P182 | Linda O. Marthinussen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Skriver i tillegg at hun mener det er lite samfunnsnyttig å bygge jernbanespor til høy pris som ender opp i et endespor, og ikke kan brukes til persontrafikk. Peker også på at Hordnesskogen har innslag av eldre skog, med flere rødlistearter og nøkkelbiotoper. Mener dette må undersøkes videre. Skriver at det er flere hule eiker i området. Viser til at området har høy landbruksaktivitet, og at området rundt Hordnesskogen er et populært boområde for familier. Skriver til slutt at en godsterminal vil være ødeleggende pga. luft- og støyplager. |
| P183 | Anne-Kristine Kryvi | Deler av innholdet i uttalelsen overlapper med folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Av momenter som ikke er dekket under folkets høringsuttalelse, påpekes det: 1) Stend er definert som et A-område både i Grønt atlas og i Arealanalysen (2009). Hordnes og Skeie er også blant de få områdene i kommunen med jordbruk i drift. KVUen har ikke vurdert virkningene for hele landskapet. 2) Det vekslende landskapet mellom skog og kulturlandskap er unikt så nær en storby, og det er et rikt dyre- og fugleliv i skogen (hjort, rev, hare, ugle, vipe, stær, gullspurv, taksvale, fiskemåke og hettemåke). KVUen har ikke omtalt rødlistearter som hekker i området. 3) I følge arealanalysen er Stend et av de viktigste landbruksområdene i Hordaland, og undervisningen ved Stend vgs er uløselig knyttet opp mot landbruksdriften. En godsterminal vil føre til at skolen mister grunnlaget for utdanningsretningene sine. 4) Hordnesskogen blir brukt av et vidt spekter av brukergrupper. I JBV's mulighetsstudie fra 2011 er skogen vurdert å ha A-verdi, mens KVU-rapporten vurderer den til B-verdi. 5) En godsterminal vil få flere til å flytte fra området, og det er trolig at flere av disse vil bosette seg i Os. Flere blir dermed avhengig av bil. 6) Fana og Ytrebygda er allerede plaget med forurensning (flyplasser, bussforbrenning, og snart E39). Mener at KVUen ikke bygger på ryddige prosesser og sunne verdier. Mener det må utarbeides ny rapport der de påpekte forholdene blir hensyntatt. |
| P184 | Martin Braseth | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P185 | Sigrunn J. Vik | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Skriver innledningsvis at hun er alvorlig bekymret for sine barnebarns oppvekstvilkår. Spør om det ikke er mulig å bry seg om miljø, støy og forurensning for de som bor utenfor sentrum. Håper alle tar til fornuft og finner bedre løsninger. |

| | | |
|------|---------------------------|---|
| P186 | Kristian Salbu | Mener KVUen er mangelfull og bygger på gammel og til dels feilaktig informasjon. KVUen burde vært sendt tilbake til JBV med beskjed om at det er utført for dårlig arbeid. Har ellers følgende spørsmål og kommentarer: 1) Er det nødvendig å flytte fra Nygårdstangen? Er det mulig å utvide dagens terminal med fjellhall eller bygge terminalen i flere etasjer? Foreslår tunnel fra Nygårdstangen til Fjøsanger. 2) Må godsterminalen kunne ta imot 750 m lange tog? Kan ikke togene deles opp? Ikke gjør den tabben at terminalen blir for stor. 3) Dersom det skytes ut en 13 km lang tunnel til Hordnesskogen, kan terminalen like gjerne legges i fjell. Er det en plan for hvordan godstogene skal komme seg frem til Hordnesskogen? 4) Må en terminal ligge i Bergen kommune? 5) Hadde det vært mulig å bruke eksisterende Arnanipa-tunnel som tilkomst til et alternativt terminalområde? Skriver til slutt at terminalen bør ligge der den ligger i dag. Mener ev. nye forslag bør være kreative ift areal- og tilkomstløsninger. |
| P187 | Anne Grete Eriksen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P188 | Tor Spangelo | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Skriver i tillegg at han undrer seg hvorfor Fanas befolkning må sloss for å bevare sine hjem og sitt miljø, og at de valgte politikerne ikke tar vare på dem: "Makten korumperer, og istedenfor å lytte kjører de sitt eget løp ved hjelp av svik, (..) løgn, (..) hemmelighold og manipulasjon, og i enkelte tilfeller (..) dumhet og inkompetanse." Skriver at politikerforakten er blitt formidabel. |
| P189 | Maria S. Spangelo | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P190 | Berit Salbu | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Mener det er spesielt ille at hensynet til folkehelse er ikke er vurdert i KVUen. |
| P191 | Svein Arthur Thorbjørnsen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P192 | Anne Berit Storheim | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P193 | Thor Erling Thorbjørnsen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P194 | Åsmund S. Thorbjørnsen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P195 | Endre S. Thorbjørnsen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P196 | Sunniva F. Sannem | Høringsuttalelsen er identisk med P178 |
| P197 | Tomas Knutsen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P198 | Janniche Ottesen | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P199 | Eivind Solsvik | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P200 | Arlene Åsheim | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |

| | | |
|------|--|---|
| P201 | Ingolfur Kristjansson | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P202 | Morten Laastad | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204) |
| P203 | Matilde Halleland Børresen | Påpeker negative konsekvenser ved etablering av godsterminal på Haukås: Utrydding av elvemusling, konsekvenser for vipper, over 40 hus må rives, konflikt med Haukås skole og barnas fremtid. |
| P204 | Folkets høringsuttalelse <i>(En felles utformet høringsuttalelse, med plass til egne kommentarer)</i> | <p>Avsender opplever prosessen som udemokratisk og mangelfull, og i strid med Grunnlovens § 98, 100, 102, 104 og 112. Oppfordrer til ryddige prosesser og sunne verdier, samt at mennesker, folkehelse og miljø må være det viktigste i Bergen.</p> <p>I 10 punkter oppsummeres de viktigste grunnene til at en godsterminal ikke bør havne i Hordnesskogen:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Konsekvensene for boliger og lokalsamfunn vil bli dramatiske, og det vil gå hus tapt. -Fjerning av Hordnesskogen vil ha svært negativ effekt på folkehelse. -Konsekvenser for idrettslag og skoler i Fana og Ytrebygda (rasering av idrettspark og friluftsområder) vil være store. -Stend vgs vil miste grunnlaget for sine ettertraktede utdanningsretninger innenfor idrett og naturbruk. -Betydelige helse- og miljøproblemer for lokalbefolkningen (sumvirkning med deponering av svært forurenset avfall) -Store sikkerhetsutfordringer på grunn av økt trafikk og lagring av farlig gods. Frykter godsterminal i kombinasjon med avfallsdeponi, forbrenningsanlegg, biogassanlegg og høyspentanlegg gir økt risiko for storulykker. -Negativ innvirkning på klima og luftkvalitet. -Sterk økning i trafikkbelastningen, som igjen fører til støyplager dag og natt, og forringing av livskvalitet. -Byutviklingen i Bergen sør vil stanse opp. -Vil ødelegge unike historiske kulturminner, og komme i konflikt med det unike kulturlandskapet med Stend hovedgård i sentrum. |
| P205 | Juan Mendoza | Har sendt inn folkets høringsuttalelse (se oppsummering P204). Skriver i tillegg at han er far, fotballtrener og samboer for mennesker som vil bli negativt påvirket av godsterminal i Hordnesskogen. Mener at det ikke er sterke fakta bak planen, annet enn at Bjarg/Stavvollen må rives. Peker på at ingen vet hvor mye av skogen som blir tatt til slutt, eller hvor jernbanetilkomsten vil gå. Mener at jernbanetilkomsten ikke vil gå over bossfyllingen, men at det neste alternativet kanskje er ut mot Skeielia, der det er et stort bebygget område og barneskole. Skriver til slutt: «Mitt liv betyr kanskje lite i den store sammenheng, men jeg er sikker på at flere er i den samme situasjon og føler samme frustrasjon. Til sammen er nok kostnadene ved denne beslutningen sikkert ikke så liten likevel». |

4. Vedlegg

Originalmerknader:

- Merknader fra Offentlige Aktører
- Merknader fra Andre Aktører
- Merknader fra Privatpersoner