

## Høringsuttaler registrert per 10. januar 2014 , A - H

---

Alvheim, Jarle Magne  
Ask, Arvid og Hildegunn  
Avinor  
Bergen kommune  
Bergen Næringsråd  
Bergen og Omland havnevesen  
Bergen Rideklubb ved Rune Birkeland  
Bergens Seilforening  
Berstad, Birgitte og Kolltveit, Erling  
Bjørøy og Tyssøy Velforening  
BKK  
Brunstad, Ellen-Anne  
Byluftslisten  
Ebbesvik, Jan Inge  
Eide, Ole Jacob  
Espegrend Velforening  
Espegrend Velforening ved Fredrik Leira  
Espeland Vel  
Espeland, Marit  
FAU Hjellestad skole  
FAU Krokusbakken barnehage  
Fiskeridirektoratet  
Fjell kommune  
Flesland og Sletten grannelag  
Flesland, Gerd  
Flesland, Vidar  
Forsvarsbygg  
Forum for natur og friluftsliv Hordaland  
Fylkesmannen i Hordaland  
Gravdal, Elin og Arve  
Hardangerrådet IKS  
Havre, Roald Flesland og Katrine Furnes  
Havre, Vibeke Flesland  
Heggernes, Hilde og Glenn  
Helland, Bjarte  
Hjellestad og Milde Historielag  
Hjellestad Seilforening  
Hordaland Bondelag  
Hordaland Seilkrets  
Hordaland Barne- og Ungdomsråd

## Innspel frå Jarle Magne Alvheim

### Innspel 1

Enhver havn har vanligvis en ankerplass for skip som trenger å ankre av forskjellige årsaker før eller etter anløp. Ordet ankerplass er ikke nevnt på et eneste sted i mulighetsstudien.

Passende dybder for sikker ankerplass for store skip er det ikke området.

Nærmeste sikre ankerplasser ligger ca. 20 nautiske mil unna, innerst i Bjørnefjorden.

Mongstad har to ankerplasser like ved terminalen.

Mangel på sikker ankerplass betyr lavere sikkerhet, fare for forsinkelser og store potensielle ekstra utgifter for havnens kunder, som redere, befraktere, spedisjonsfirma, transportselskaper etc, og selvfølgelig større miljørisiko.

Slike usikkerheter gjør havnen mindre konkurransedyktig.

Det vil derfor trolig bli nødvendig å bygge en større 'ventekai' på vestsiden av Raunefjorden med kryssende trafikk og større taubåtbehov som følge, eller nord for terminalen om det der finnes et passende sted.

Hva sier Kystverket og Losvesenet.

Kanskje studien trenger en kvalitetssikring ?

### Innspel 2

Miljøargumentet er selvfølgelig tungtveiende og nødvendig å få frem, men all erfaring viser at politikere/flertallet gjør som de vil når de vil. Naturreservat ingen hindring. Bygging av en ny havn er ikke bare et lokaliseringsspørsmål. Det er en gigantisk forretningsmessig investering som må være konkurransedyktig både på pris og sikkerhet. Kundene gjør sin egen vurdering. Ingen kan tvinge kundene til å bruke havnen. I dag bruker store aktører både Ågotnes og Mongstad for ikke å nevne Risavika. Hva blir fordelene med havnen i Raunefjorden ? Det er ikke bare på land forholdene ligger dårlig til rette også de maritime forhold er svært ufordelaktige. En godshavn i Raunefjorden vil aldri bli noen storhavn og aldri bli verken konkurransedyktig eller , det som verre er, få karakteristikken en sikker havn. Fjorden er for trang, manøvrering av store skip (250m lange er nevnt) må delvis foregå i hovedledene, dybdeforholdene i fjorden gir bare mulighet for ankring for nært land. Miljørisikoen er enorm. Stor taubåtkapasitet/ beredskap vil bli nødvendig. Det blir svært kostbart . En risiko og pris kundene vil vurdere. De maritime forhold er knapt berørt i mulighetsstudien. Der nevnes det at vindinduserte bølger vil være små. For store skip, selv under manøvrering i trange farvann er bølgene ikke noe problem, men det kan vindkastene bli. Ankerplass er ikke nevnt et eneste sted. Nærmeste sikker ankerplass ligger innerst i Bjørnefjorden, over 20 nautiske mil unna. Det er så langt ikke foretatt sikkerhetsmessige og markedsmessige vurderinger med tilstrekkelig faglig tyngde. Om slike vurderinger ikke blir gjort, kan det ende med enda et månelandingsprosjekt. Jeg tipper at når konklusjonen av slike analyser ligger på bordet blir dette alternativet lagt dødt.

Arvid og Hildegunn Ask  
Fleslandsveien 252  
5258 BLOMSTERDALEN

Hordaland Fylkeskommune

Flesland, 15.12.2013

## **REGIONAL PLAN FOR FREMTIDIG LOKALISERING AV GODSHAVN I BERGENSOMRÅDET – REVIDERT PLANPROGRAM**

Vi har fulgt prosessen vedr. ny godshavn, særlig Fleslandsalternativet, helt fra starten av. Vi har vært svært kritisk til saksbehandlingen etter at "Fleslandsalternativet" for en fremtidig godshavn viste seg og ikke å være forenelig med en trygg lufthavn.

Det ble utnevnt en faggruppe som skulle kvalitetssikre en mulighetsstudie. Denne mulighetsstudien har vært en lukket prosess over nesten 2 år. Etter grannelagets mening har prosessen gått over til å bli en konsekvensutredning, bl.a. med rapporter fra Veritas m.fl.

### **Mulighetsstudien**

**Vi anmoder om en høringsprosess også på politisk nivå der politikerne får mulighet til å bli kjent med de totale konfliktnivåer. Fylkespolitikere vil da ha mulighet til å utelukke disse alternativene nå uten en langvarig og dyr KU.**

Hensikten med mulighetsstudien er å gi tilstrekkelig kunnskap for å avgjøre om det er grunnlag for å gå i gang med en konsekvensutredning for et eller flere alternativer i Flesland-Hjellestadorrådet. Etter en siling er det vedtatt å utrede konsekvensene av 3 alternativer.

**Etter vår mening er dette en feil konklusjon. For alternativene E og F er signalene fra konsekvensutredningen til sikkerhetsavdelingen i Avinor, sammenholdt med Sintefs foreløpige utredning for lite vektlagt. Sammenholdt med de andre påpekte utfordringer, bl.a. renseanlegget, store boligområder sterkt eksponert, naturmiljø og store friluftsinnteresser. Burde man ikke gått videre med noen av alternativene i Flesland-Hjellestadorrådet.**

### **Konsekvenser ved at BOH "sprekker".**

Mye tyder på at de to kommunene, Lindås og Fjell, bryter samarbeidet med ni andre kommuner i Bergen og Omland Havnevesen. BOH ønsker å endre selskapsstrukturen til et nytt interkommunalt selskap under navnet Bergen Havn IKS, og hvor Bergen kommune får en dominerende posisjon. Planene settes i sammenheng med ny containerhavn i fleslandområdet. Og en containerhavn på Flesland vil ikke Fjell og Lindås kommuner være med på. De vil ha Mongstad som bærebjelke i en interkommunal havneorganisasjon.

Før man går videre med en omfattende og dyr KU bør det på overnevnte bakgrunn utredes hvor konkurransedyktig en ny godshavn vil være og om det er mulig å finansiere en ny godshavn ved låneopptak, spesielt når CCB og Mongstad blir konkurrerende havner.

## **Økonomi og finansiering**

**Det må utredes et kvalifisert kostnadsoverslag for de forskjellige alternativer, hvordan de er tenkt finansiert og hva dette vil innebære for transportørene.**

Mye tyder på at en samlet kostnadsramme for en ny havn og jernbaneterminal vil ligge på ca. 15 – 20 milliarder. Godset sluses der kostnadene er billigst. Konsekvensene kan da bli at transportørene overfører godset til private etablerte havner.

### **Kombinasjonsalternativet.**

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

## **TRANSPORTBEHOV**

**Det bør utarbeides prognoser som også tar utgangspunkt i de estimater TØI har gjort for forventet gods på sjø, en økning på 1,33 % frem til 2040.**

**KU må basere seg på varestrømsanalyser også fra andre enn LTL, bl.a. TØI og BOH godsanalyser. Disse må kvalitetssikres både med hensyn til metode og ikke minst konklusjoner.**

### **Grunnlag:**

I EU har godstransporten hatt en vekst på 2,8 % årlig. I grunnprognoser utført av Transportøkonomisk institutt om godstransport fra 2006 – 2040 forventes sjøtransport å øke med 1,33 % pr år frem til 2040. Transportører i Bergen havn tror dette vil være et forsiktig anslag. I kommunedelplan Bergen indre havn og i fylkets analyse av mulige ekspansjonsområder for ny godshavn, er det estimert en årlig vekst i godstrafikken på ca 10 %.

**Det må utarbeides en analyse hvor det fremgår hvilke transportkostnader som påløper ved de forskjellige alternativer.**

Det er betydelig usikkerhet hvem som skal finansiere en evt. ny godshavn. Er det statlige midler, fylkes- eller kommunale midler som skal forentes ved inntekter fra aktørene i transportnæringene? Blir disse kostnadene for høy, vil private kaianlegg i større grad overta godshåndteringen i fylket.

*Det vil være betydelige kostnader knyttet til å bygge ut en ny godshavn i Bergensregionen. I tillegg til selve kaiene, havnearealene, terminalbygg etc. skal infrastrukturen legges til rette. BOH mener en opprusting av dagens alternativ vil være en bedre løsning, der investeringene kan gjennomføres gradvis etter hvert som det er økonomisk kapasitet.*

## **BEHOVET FOR JERNBANETILKNYTNING**

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

Samspillet mellom sjø og jernbane er på landsbasis relativt begrenset. Jernbanesporet fra Nygårdstangen til Dokken er i dag ikke i bruk. Dette tyder på at behovet for en samlokalisering nærmest er ikkeeksisterende. Det bør derfor ses nærmere på om samlokalisering av havn og jernbaneterminal kun er en politisk floskel eller en reell mulighet til at gods lastes om fra skip til jernbane og omvendt i stedet for til lastebil.

## **FRILUFTSLIV**

**Det må tydelig fremgå at Bergen kommune er villig til å ofre 10 av totalt 25 uberørte holmer som finnes innen kommunegrensen.**

«I 1972 var halvparten av strandsonen i Bergen berørt av utbygging. I 1999 var andelen steget til 70 prosent og det har endret seg lite siden da. Hvis denne utviklingen fikk fortsette, ville 90 prosent av strandarealene i Bergen være nedbygd om 30 år. Dette viser at det er behov for å sette bremsene på for utbygging i strandsonen» Fra utarbeidelse av Kystsoneplan for Bergen - 2003.

Det er et miljømessig feiltrinn å legge ny godshavn til et av de fineste kystlandskapene i Bergen kommune – strekningen Sletten – Espeland – Hjeltestad. Den funksjonelle strandsonen her med gårder som har vært i drift siden 1600-tallet, gir området en samfunnmessig høyere verdi enn den «Nye Aker Brygge» på Dokken. Det er svært få funksjonelle strandsoner tilbake i Bergen kommune og enda færre langs Raunefjorden.

**Det må utredes hvor stor del av Raunefjorden som blir forbudssone for fritidsbåter.**

Om det etableres en havn i Raunefjorden vil det av sikkerhetsmessige grunner bli behov for å separere trafikken til og fra en slik havn. Det må fremgå av KU'en hvor stor del av Raunefjorden som blir reservert for nyttetraffikk.

## **FLYSIKKERHET**

**Sikkerhetstenkingen innenfor luftfarten er utviklet over lang tid. Et hvert tiltak som øker risikoen for ulykker aksepteres ikke. Det er de samlede negative konsekvenser for flysikkerheten som er viktig. I konsekvensutredningen fra Avinor er der pekt på en rekke forhold som reduserer flysikkerheten., ikke bare turbulens. Etter grannelagets mening er disse forhold for lite vektet. Konsekvensen burde vært at alt. E og F, ut fra en flysikkerhetsvurdering, ikke ble videre utredet.**

### **Konklusjonen i konsekvensutredningen:**

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

- Alternativ E er det beste alternativ for helikopter. Disse er i mindre grad påvirket av turbulens.*
- Alternativ E er det dårligste alternativ for fly. Det gir endret sideareal på tvers av «touch down sone» og gir store bekymringer mht turbulens i en kritisk fase av landing med fly.*
- Havn utfordrer flysikkerheten. For å kompensere for redusert sikkerhet som følge av havn vil logistikk/kapasitet utfordres."*

**Det må tydelig fremgå hvilke alternativer som skal utredes med hensyn til turbulens og vindskjer.**

**"Det må utredes om "En smart endring av sone B" (alt.E) kommer i konflikt med kloakkrenseanlegget (overdekning).**

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

**Det må fremgå av KU (visuelt) hvor stort fremtidig areal veg og jernbane vil ligge beslag på gjennom hele Ytrebygda.**

Mvh.

Arvid Ask      Hildegunn Ask

Hordaland Fylkeskommune  
Postboks 7900  
5020 BERGEN  
Norge

Vår ref.  
13/07226-1

Vår dato:  
23.12.2013

Deres ref.

Deres dato:

Vår saksbehandler:  
Øystein Skaar

## Høringsuttalelse, Fremtidig lokalisering av godshavn i Bergensregionen

Det vises til mottatt brev, datert den 5. november, vedrørende høring av revidert planprogram for fremtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet.

Det foreligger 3 alternativ i revidert planprogram, 0-alternativet, Kombinasjonsalternativet og Fleslandsalternativet. Avinors høringsuttalelse vurderer kun Fleslandsalternativet, da de andre alternativene ikke har direkte påvirkning på forhold knyttet til luftfart og lufthavndrift.

Avinor har deltatt i faggruppen som har bistått Fylkeskommunen med utarbeidelse av «Moglegheitsstudie Fleslandsområdet, datert 29.10-2013».

Avinors rolle i denne høringen er følgende:

- Påse at endringer i planprogrammet ikke skal gå utover sikkerheten for luftfart eller lufthavnsdrift i eller ved Bergen Lufthavn.
- Påse at endringer i planprogrammet ikke kommer i konflikt med Avinors Masterplan for Flesland.

«Moglegheitsstudie Fleslandsområdet» er en rapport som hadde som hensikt å redusere antall mulige alternativ rundt Flesland fra 8 alternativ til «et fåtall» alternativ, basert på absolutte silingskriterier. Disse er opplistet i kap 3.2. Avinor er enig i at de absolutte kriteriene må tilfredsstilles, men ved å benytte en slik metode får man følgende utfordring:

- Sikkerhetsbegrepet rundt en flyplass er basert på mange mindre og større forutsetninger. For å kunne konkludere med om alternativene går utover sikkerheten ved flyplassen, er man avhengig av en detaljert oversikt over havnens utforming. Eksempel på viktige forutsetninger er, turbulens, lysforhold, høyder på bygg, haller, plassering av båter utforming av kaianlegg, utforming av topografiske forhold i grensesnittet mellom havn og rullebane, osv. Rapporten inneholder ikke detaljert utforming av havnealternativene. Det er derfor på nåværende tidspunkt vanskelig å konkludere med om disse absolutte kriteriene blir brutt. Avinor har utarbeidet en Konsekvensutredning, datert 10.04.2013, av de to nordligste alternativene. Mange av bekymringene i denne utredningen er problemstillinger som kan fremstå som absolutte kriterier, når man vet mer om endelig utforming av de alternative havneløsningene. Avinor er av den oppfatning at dette ikke kommer tilstrekkelig frem i «Moglegheitsstudiet Fleslandsområdet». Det er derfor viktig å løfte problemstillingene som fremkommer i vår konsekvensutredning i det videre arbeidet. Det særligste alternativet ble ikke vurdert fordi dette ble ansett som mindre aktuelt da Avinor gjennomførte sin risikovurdering.

- Som følge av mangel på detaljerte planer for havnealternativene, har det p.t. ikke vært formålstjenlig å få gjennomført 3D-simuleringer av turbulensendringer på rullebanen. Ved videreføring av aktuelle alternativ må turbulens vurderes basert på detaljerte underlag. Fremtidige turbulenssimuleringer, kan dermed fremdeles utelukke godshavnalternativer på Flesland.
- Slik de ulike alternativene er plassert i revidert planprogram, ligger de ikke til hinder for dagens Masterplan for Bergen Lufthavn. Det må likevel bemerkes at man bør legge en plan for nærområdet som ikke legger begrensninger for den utviklingen man ønsker i området. Bergen Lufthavn er plasskrevende. Dagens Masterplan vurderer et fremtidsperspektiv frem til 2060. Men det skal også etter den tid være en utvikling av Bergen Lufthavn. Infrastrukturen rundt en lufthavn gjør at flytting av lufthavnen er lite aktuelt i fremtiden. Det har i 2013 blitt gjennomført en samfunnsnyttevurdering av Bergen Lufthavn som konkluderer med at lufthavnen er avgjørende for regionens næringslivsutvikling, der næringslivet vurderer lufthavnen som viktigere enn både vei og bane for deres fremtidige vekstmuligheter, ref «Bergen Lufthavn, Nytte for regionen og Samfunnet».
- Ved en evt rullebane 2, vil denne gi hinderflater tilsvarende som for rullebane 1. «Moglegheitsstudiet Fleslandsområdet» viser både løsninger med delte arealer mellom kai og jernbanearealer, og felles løsning for havn og jernbanearealer. Det er lagt opp til et bakareal på Liland for alternativ E og F, mens det for alternativ G ikke er definert et område for bakarealene. Selv om man foreløpig ikke vet hvor evt bakarealer blir plassert, er det viktig for Avinor å påpeke at slike bakarealer, kan komme i konflikt med hinderflater for rullebane 2. Dersom bakarealene kan komme i konflikt med fremtidige hinderflater for rullebane 2 vil Avinor vurdere dette som at et av de absolutte kriteriene dermed er brutt.
- «Moglegheitsstudiet Fleslandsalternativet» har et fremtidsperspektiv for godshavn frem til 2040. Det er lagt inn et arealbehov på 700 daa for denne perioden. Avinor er av den oppfatning at man må ta hensyn til lengre perspektiv og muligens legge inn større arealbehov for å sikre en langsiktig løsning som er bærekraftig også i fremtiden.
- Avinor ser at det legges til rette for boligutvikling i store deler av områdene øst av lufthavnen. Det legges dermed opp til en kamp om arealer mellom boliger, flyplass og fremtidig godshavn. Fremtidige begrensninger for lufthavnen vil kunne redusere muligheter for regional vekst. Dette vil også gjelde for godshavnen.

Avinor har gjennom vår Konsekvensutredning allerede spilt inn risikomomenter knyttet til nærhet mellom godshavn og flyplass. Dette repeteres derfor ikke i denne høringsuttalelsen.

## Oppsummering

Avinor er av den oppfatning at en mulighetsstudie basert på absolutte kriterier, ikke i tilstrekkelig grad fanger opp potensielle utfordringene knyttet til lufthavndrift. Avinors Konsekvensutredning, blir ikke i tilstrekkelig grad vektet, da mange av disse bekymringene ikke på nåværende tidspunkt kan vurderes som absolutte kriterier. Flere av disse bekymringene har i seg selv potensiale til å være absolutte kriterier.

Avinors konsekvensutredning konkluderer med at det finnes mange risikomomenter som kan føre til fremtidige operative begrensninger samt en svekket total sikkerhet for lufthavndriften. Avinor ser store sikkerhetsmessige utfordringer med alle de 3 gjenstående alternativene på Flesland.

Som følge av mangel på detaljerte planer for havnealternativene, har det p.t. ikke vært formålstjenlig å få gjennomført 3D-simuleringer av turbulensendringer på rullebanen. Ved videreføring av aktuelle alternativ må turbulens vurderes basert på detaljerte underlag. Fremtidige turbulenssimuleringer, kan dermed fremdeles utelukke godshavnalternativer på Flesland.

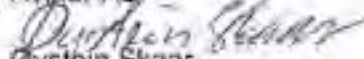
Videre er Avinor av den oppfatning at det på sikt vil kunne oppstå en konflikt mellom boliginteresser, flyplass og godshavn om de samme arealene. Lufthavnens rolle som drivkraft for næringslivets utvikling i regionen er vurdert som avgjørende av regionens næringsliv. Regionen er avhengig av langsiktig planlegging av kritiske arealer. Avinor mener derfor at arealinteressene må baseres på et perspektiv på 50 til 100 år frem i tid.

Avinor er bekymret for en arealutvikling i nærområdet som utfordrer lufthavnens sikkerhetssituasjon samt begrenser mulighetene for videre utvikling av lufthavnen med de konsekvenser det kan få for regionens fremtidige utvikling.

For vurdering av sikkerhetsrisiko refereres det til vår Konsekvensutredning datert 10.04.2013, som ligger som vedlegg til «Moglighetsstudie Fleslandsalternativet».

## Med vennlig hilsen

Avinor AS



Øystein Skaar  
Sikkerhets- og Kvalitetssjef



**BERGEN KOMMUNE**

Byrådsleders avdeling

---

Saknr. 1571-13  
Emnekode 510  
Arkivsak 201128229

Til Byrådsavdeling for byutvikling, klima og miljø

**Regional plan for godshavn i Bergensområdet. Høring av revidert planprogram.**

Byrådet behandlet saken i møtet 191213 sak 1571-13 og fattet følgende vedtak:

1. Bergen kommune avgir høringsuttale til Regional plan for godshavn i Bergensområdet, slik det framgår av saken.
2. Melding om vedtak sendes bystyrets kontor.

Byrådsleders avdeling, 19. desember 2013

Turid Gunnlaugsson

11.10.13 13:00:00, 01070010150000000000104027 +

**Høring av revidert planprogram for regional plan for godshavn i Bergensområdet**

NIHO

ESARK-510-201128229-7

**Hva saken gjelder:**

Hordaland fylkeskommune har sendt på høring forslag til revidert planprogram for ny godshavn i Bergensområdet, med frist for uttale 23. desember 2013. Den regionale planen skal behandles etter plan- og bygningsloven og forskrift om konsekvensutredninger. En konsekvensutredning om valg av havnealternativ ble fremlagt i 2011, men utredningen ble ikke godkjent siden det daværende Fleslands-alternativet ga økt risiko for flysikkerheten.

Formålet med planarbeidet er å avklare framtidig lokalisering av ny godshavn i Bergensområdet. Etter å ha utarbeidet en mulighetsstudie for et utvidet alternativ i Fleslandsområdet, tas det nå sikte på å videreføre den regionale planprosessen. Et revidert planprogram er sendt på høring med følgende 3 utredningsalternativer:

- 0-alternativet (dagens havn på Dokken).
- Kombinasjonsalternativet (delvis bruk av dagens havn, med tilleggsareal på Ågotnes og Mongstad).
- Fleslandsalternativet (nytt alternativ)

Det framgår av planprogrammet at en ny havn vil trenge minst 220 dekar kaiareal. Kaien må være 800 meter lang med plass til to båter på 250 meter, og dybden ved kai må være 16 meter. Dersom det skal etableres en intermodal terminal for sjø, bane- og vegtransport, vil jernbaneterminalen ha et arealbehov på 300 da. I tillegg er det ønskelig med ytterligere 180 da for å dekke arealbehovet til de store grossister og andre havnerelaterte næringer. Til sammen vil arealbehovet bli minst 700 da, og på sikt vil det kunne bli behov for ytterligere ekspansjonsarealer.

Mulighetsstudien viser at Fleslandsområdet har store nok arealer, men samtidig viser utredningene at alternativet på Flesland vil medføre betydelige arealkonflikter som kan gjøre det vanskelig å finne en samlet løsning for en stor intermodal terminal. Utredningene viser at Fleslands-alternativet ligger nærmere andre regionale funksjoner enn kombinasjonsalternativet.

Nåværende indre havn representerer store verdier ved alternativ bruk som byutviklingsområde, og har stort potensial for bygging av boliger og arbeidsplasser med tilhørende anlegg. De samfunnmessige konsekvensene av å omdisponere disse områdene til andre formål skal utredes, i tillegg til konsekvensene av å bruke områdene til havneformål. Bergen kommune vil måtte gjøre egne vurderinger når det gjelder potensialet for bruk av arealene på Dokken.

Nytt spor og terminal for jernbanen vil ikke bli like grundig utredet som havnespørsmålet. Jernbaneverket har utarbeidet en mulighetsstudie for lokalisering av ny godsterminal, og det vises til egen byrådssak om denne studien.

Den regionale planen skal utarbeides med hjemmel i § 8 i plan- og bygningsloven. Fylkeskommunen skal utarbeide planen i dialog med berørte kommuner, og i følge framdriftsplanen tar fylkeskommunen sikte på å vedta planen fjerde kvartal 2015. Den regionale planen vil gi føringer for kommuneplanens arealdel og framtidig byutvikling. I denne saken skal Bergen kommune gi innspill til et omfattende planprogram

med mange utredningstema. I kapittel 6 i planprogrammet er det vist en liste med mer enn 20 tema som skal inngå i konsekvensutredningen.

**Fagetatens** vurdering av planprogrammet framgår av vedlagte fagnotat. Fagetaten mener det kan bli en krevende oppgave å behandle alle tema med samme detaljeringsgrad og etter samme verdiskala. I planprosessen er det lagt opp til at kunnskap om aktuelle utredningstema skal hentes inn i en tidlig planfase. Fagetaten tror det er viktig å supplere og kvalitetssikre tilgjengelige fakta gjennom en åpen dialog med kompetente miljøer der lokalkunnskap også får sin plass.

Fagetaten mener kravene til en framtidig intermodal godsterminal med fordel kan oppdateres og etterprøves mot tidligere vurderinger. Denne oppdateringen må ha et langsiktig perspektiv minst til år 2050, som er lengre enn forutsatt i tidligere utredninger. Betydningen av intermodalitet for ulike varestrømmer bør bli bedre dokumentert og presisert som en del av kunnskapsinnhenting i prosjektet.

Koplingen mellom de ulike transportformene bil, båt og bane, og konkurransen mellom dem, har ulik betydning for ulike vareslag. Disse sammenhengene bør klargjøres som en del av beslutningsgrunnlaget. Den nasjonale godsutredningen som er iverksatt, kan etter fagetatens oppfatning være et vesentlig bidrag dersom resultatene kommer i løpet av planprosessen.

Det må forventes at framtidig havnevirksomhet vil medføre flere vesentlige konsekvenser, og fagetaten er tilfreds med at mulige avbøtende tiltak skal utredes i konsekvensutredningen. I det reviderte Fleslandsalternativet vil en møte andre problemstillinger med hensyn til bruk av strand- og sjøarealer enn i tidligere alternativer, og fagetaten påpeker i denne sammenheng at prosjektet må sikres tilstrekkelige ressurser. I kartleggingen må det blant annet legges stor vekt på å framskaffe kunnskap om naturmangfold, landskapsverdier, kulturminner, friluftsinnteresser, sjøsport og oppvekst- og nærmiljø. Når det gjelder de øvrige temaene, vil utredningen i stor grad bestå i å oppdatere og supplere materiale som allerede er utarbeidet.

Fagetaten påpeker at Fleslandsalternativt ikke er tilstrekkelig definert, og det må gjøres avgrensninger for å finne det arealkonseptet som skal inngå i konsekvensutredningen. Bergen kommune må sammen med andre parter ha muligheter for å påvirke prioriteringer i denne prosessen. Dette gjelder både i fasen med kunnskapsinnhenting og i den påfølgende analysefasen. Framdriftsplanen bør vise konkrete milepæler som ivaretar dette hensynet.

### **Byrådens merknader:**

Byråden slutter seg til fagetatens merknader til Fleslandsalternativet. Den regionale planen må vise egnede arealer både til havnefunksjoner, intermodale transportløsninger og andre havnerelaterte næringer. Samtidig må arealene skjermes mot boligområder og friluftsinnteresser, siden terminalene utvilsomt vil medføre økt trafikk, støy og store endringer i landskapet. Det vil bli svært krevende å finne løsninger der hensynet til omgivelsene blir ivaretatt på en tilfredsstillende måte. Bergen kommune vil i den videre prosessen legge avgjørende vekt på disse forholdene, og konsekvensutredningen må derfor beskrive og analysere hvilke konsekvenser tiltaket vil få for viktige friluftsområder på sjøen og øyene i nærområdet, og hvilke konsekvenser havnen med tilhørende virksomhet vil få for lokalsamfunnene i nærområdet til de nye anleggene.

Fortetting og ny byutvikling i bydelssentrene, lokalsentrene og holdeplassene langs Bybanen er viktige strategier for byutvikling i Bergen. Kommuneplanens arealdel gir i tillegg føringer for utvikling av nye og eksisterende næringsområder i Ytrebygda, og om kort tid vil kommunedelplan for områdene sør for Flyplassvegen bli lagt ut til offentlig ettersyn. Flere reguleringsplaner innenfor influensområdet til havneprosjektet har kommet langt i prosessen. I planprogrammet for ny havn inngår byutvikling og arealstrategier som tema som skal konsekvensutredes. Byråden vil understreke at planarbeidet må avklare

om havn og jernbaneterminal i dette området vil kunne la seg forene med de strategiene som Bergen kommune arbeider etter for byutvikling i Ytrebygda bydel.

Behovet for intermodale løsninger for å håndtere varestrømmer må etterprøves for å sikre et godt beslutningsgrunnlag. Det må legges vekt på å dimensjonere havnen i forhold til behovet for intermodalitet, herunder om det skal planlegges for en regional havn, landsdelshavn eller en nasjonal havn. Dette må tydelig framgå av utredningene, siden dette er sentrale forutsetninger som vil være viktige for å kunne begrunne gjennomføring av prosjektet.

Selv om Samferdselsdepartementet har utsatt utredningene om ny godsterminal for jernbanen i påvente av en nasjonal godsanalyse, er det viktig at konsekvensutredningen svarer på viktigheten av å kople sammen havn og jernbane. Svaret på dette spørsmålet har stor betydning for arealbehovet og omfang av konsekvenser. Byråden mener det er svært viktig at planprogrammet omhandler utredninger om mulige avbøtende tiltak, siden omfanget av forventede konsekvenser tilsier at avbøtende tiltak må bli grundig analysert. I Jernbaneverkets mulighetsanalyse for lokalisering av ny godsterminal, blir det anbefalt at ny godsterminal bør plasseres nær den nye havnen. I analysen er Liland og Kokstad vist som mulige lokaliseringalternativer, mens det ikke er utredet om jernbanens terminal kan plasseres i tilknytning til havneområdet.

Fleslandsalternativet gjør det mulig å flytte på flere havnefunksjoner enn hva som er mulig i kombinasjonsalternativet. Byråden vil derfor peke på at de tre alternativene i planprogrammet ikke kan sammenlignes direkte med hensyn til måloppnåelse og konsekvenser. Resultater og egenskaper for hvert alternativ bør derfor drøftes i større omfang og bredde enn hva som er vanlig ved en skjematisk sammenlikning etter metoden for konsekvensutredninger.

Forslag til revidert planprogram må inneholde flere milepæler for å synliggjøre en åpen og god dialog mellom fagmiljøer, kommune og lokalsamfunn underveis i planprosessen. Kommunen, ulike interessegrupper og berørte miljøer må etter byrådets vurdering spille en aktiv rolle gjennom planprosessen for å sikre et best mulig kunnskaps- og beslutningsgrunnlag. Planprogrammet skisserer et opplegg for medvirkning og åpen planprosess, men det er likevel behov for å innarbeide mer tydelige og konkrete milepæler som ivaretar dette hensynet.

#### **Vedtakskompetanse:**

I medhold av byrådets fullmakter § 7, bystyresak 260/11, avgir byrådet selv høringsuttalelser på vegne av Bergen kommune. Høringsuttalelser avgitt av byrådet sendes uten ugrunnet opphold bystyrets kontor til orientering. Denne saken ansees ikke å være av prinsipiell karakter.

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

1. Bergen kommune avgir høringsuttale til Regional plan for godshavn i Bergensområdet, slik det framgår av saken.
2. Melding om vedtak sendes bystyrets kontor.

Dato: 10. desember 2013

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk.*

for Filip Rygg

byråd for byutvikling, klima og miljø

byråd Hilde Onarheim

Vedlegg:

Hordaland Fylkeskommune  
Samferdselsavdelingen  
Postboks 7900  
5020 Bergen

Bergen 20. desember 2013

## **Høringsuttalelse: Regional plan for framtidig plassering av godshavn i Bergensområdet**

Bergen Næringsråd arbeider aktivt for at næringslivet i vår region skal være effektivt og ha rammevilkår og infrastruktur som gjør oss konkurransedyktig med resten av Norge.

Bergensregionen har høy verdiskapning og vekstkraftige næringer med stort utviklingspotensial. Effektivisering av godstransporten med redusert transporttid, økt forutsigbarhet og utvikling av skreddersydde transportløsninger dør til dør er viktige konkurransefaktorer for næringslivet.

Vi er svært opptatt av at regionen må få til en varig løsning for terminalstruktur og havn. Eksisterende havn og terminal på Dokken og Nygårdstangen nærmer seg kapasitetsgrensen og er ikke en bærekraftig lokalisering i et langsiktig perspektiv. Terminalene beslaglegger store verdier med tanke på fremtidig byutvikling.

Skal vi oppnå en effektiv transport – som også er miljøvennlig – er det naturlig å legge en ny havn i nærheten av der varestrømmene er størst. 70% av inngående gods skal til Bergen kommune, og 67% av utgående gods har sitt opphav i Bergen kommune. Logistikkforeningen sin varestrømsanalyse viser også at ca 2/3 av alt gods har sitt opphav eller endestopp i Bergen syd.

Bergen næringsråd mener det er på tide at det opprettes et logistikk-knutepunkt i Bergensregionen. Der bør man samlokalisere havn, lasteplasser for samlastere, og jernbane. Vi mener at den beste effekten for næringslivet, for samfunnet, og for brukerne, er at et slikt logistikk-knutepunkt legges til Fleslandsområdet. Da må det også tilrettelegges for vei og jernbane inn mot dette knutepunktet.

I den sammenheng vil vi gjerne vise til at Bergen Næringsråd i sitt innspill til Regional Transportplan for Hordaland – i juni 2012 – tok til orde for at det bør satses på en Arnatunnel/Ringvei Øst fra Arna til Fjøsanger, og med tilknytning til Ringvei Vest. Det vil lede trafikk til/fra Flesland utenom bykjernen i Bergen, kombinert med å bli viktige armer til E39 og E16. Vi anbefalte også å omklassifisere disse til riksveier for å sikre bevilgninger direkte fra staten.

Vi vil også gjerne vise til vedtak i Bystyret i Bergen fra 30. oktober 2013 der «Maritim strategi for Bergen» ble vedtatt. Der står blant annet: «Bergen kommune bør regulere et tilstrekkelig område

for å utvikle en ny moderne havn på Flesland, som et logistikk-knutepunkt der transportører som frakter gods på veg, bane, sjø og luft kan tilbys samlokalisering».

Vi har ikke gjort noen vurdering av hvor i Fleslandsområdet et slikt logistikk-knutepunkt skal ligge. Det må de videre utredningene konkludere med.

Fylkeskommunen har foreløpig konkludert med at alle de tre alternativene (0-alternativet, kominasjonsalternativet og Fleslandalternativet) er mulig å gjennomføre.

Bergen og Omland Havnevesen har nylig vedtatt en ny plan for utvidelse og fornying av eksisterende havn. Det ser vi er viktig på kort sikt. I deres perspektiv er en utflytting 20-30 år fram i tid. Det mener vi er alt for langt fram, og målet bør være å ha en ny havn i drift lenge før det.

Jernbanelaget (JVB) er også pålagt å lage plan for ny terminal, og har fortsatt mange alternativ. De er pålagt av politikerne å vurdere Flesland som et av dem. Kombinert med dette ønsker JVB å investere 600 mill.kr på Nygårdstangen for å ta mot mer gods i byen.

Fra et byutviklings-synspunkt bør både Dokken (70 mål) og Nygårdstangen (90 mål) i langt større grad tilrettelegges for framtidig byutvikling. Ut fra dette er ikke et 0-alternativ en god løsning. Bergen sentrum trenger areal for å utvikle byen og bykjernen. Politiske myndigheter bør bidra til i større grad å styre midlene mot en framtidig havn og framtidig jernbane-/godsterminal utenfor bykjernen. En slik plan med tidsangivelser bør på bordet som en del av vedtaket om framtidig havn.

Kombinasjonsalternativet peker på to viktige havner i regionen, CCB og Mongstad. De har allerede en god del skipstrafikk til sine havner, og vi tror de også vil ha det i fremtiden. Det vil til enhver tid være markedet som avgjør hvor skipene vil anløpe, og vi mener det er sunt for transportnæringene og for regionen at vi både kan tilby flere havner. Det bør derfor tilrettelegges for at disse havnene kan utvikle seg. Ut fra en overordnet tanke om å etablere ett felles logistikk-knutepunkt i regionen, mener vi at dette ikke oppnås om det satses utelukkende på kombinasjonsalternativet.

Bergensregionen bør absolutt tilrettelegges for at det blir framtidig, stor godshavn i vårt område. Av alle norskregistrerte skip har de fleste - 505 - Bergen som hjemmehavn. Samtidig er skipsfart og tilknyttet maritim virksomhet regionens nest største næring med en omsetning på 80 milliarder kroner og 21.000 ansatte i bergensregionen. Vi vil legge til at 90 prosent av varetransport i verden foregår med skip, og i Norge går 42 prosent av all innenlandsk transport sjøveien. Men, andelen har falt siden 1960-tallet, og er under sterkt press. Vi vil også vise til at det er vedtatt nasjonal strategi å få mer av godset fra land til sjø. Og i Nasjonal Transportplan 2014-2023 er det lagt inn økte rammer for drift, vedlikehold og nyinvesteringer innen sjøtransport.

## BERGEN NÆRINGSRÅD



Administrerende direktør

Atle Kvamme  
Næringspolitisk sjef



Hordaland fylkeskommune  
Samferdselsavdelingen  
Postboks 7900  
5020 BERGEN

Vår dato: 18. desember 2013  
Innøkskode: HAV-6311  
Vår ref: 201335341\_4  
Saksbeh.: Kai B. Olsen  
Telefon:  
E-post: Kai.Olsen@bergen.kommune.no  
Deres ref: 200709175-181-824/MARERI

### **Regional plan for fremtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet - høring av forslag til revidert planprogram**

Hordaland fylkeskommune har lagt ut til høring forslag til revidert planprogram for framtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet. Bergen og Omland havnevesen (BOH) har mottatt høringsbrev datert 5. november 2013 med adresseliste, høringsforslag og andre saksdokumenter.

BOH har gjennom hele prosessen vært premissleverandør og deltatt i planarbeidet på ulike nivå, og har gitt sin innspill underveis av havnefaglig og økonomisk karakter.

I den forrige høringsrunden i 2009 ønsket BOH at Fleslandsalternativet ble konsekvensvurtert sammen med Ø-alternativet og kombinasjonsalternativet.

Fleslandsalternativet ble da sett på som det eneste alternativ som hadde et potensiale til å tilfredsstille krav om full intermodalitet (sjø, vei, bane og fly), men som den gang ikke tilfredstilte de hovedkriterier BOH la til grunn for denne type havnevirksomhet. I tillegg var BOH bekymret for størrelse i forhold til framtidige krav.

BOH er kjent med at NHO Logistikk og Transport lokalt har gjennomført en varestrømsanalyse som peker ut Fleslandsalternativet som det ønskede alternativ.

Bergen kommune har dessuten vedtatt en sjøfartsstrategi for 2013-2020 hvor et av hovedområdene i strategiplanen gjelder godsrafikk hvor det heter at «Bergen kommune bør regulere et tilstrekkelig område for å utvikle en ny moderne havn på Flesland, som vil logistikk-knutepunkt der transportører som frakter gods på veg, bane, sjø og luft kan ilibys samlokalisering».

Slik Fleslandalternativet nå fremstår, kan det under visse betingelser knyttet til intermodalitet, være et alternativ for fremtiden, men vi er fortsatt bekymret for realismen og de økonomiske konsekvenser ved gjennomføringen av et slikt stortiltet prosjekt.

Med hilsen  
BERGEN OG OMLAND HAVNEVESEN



Inge Tangerås  
havnedirektør



Kai B. Olsen  
spesialrådgiver



**Fra:** Rune Birkeland (rune@zurhaarrubb.no)  
**Sendt:** 23.12.2013 11:21:16  
**Til:** Hordaland Fylkeskommune - Postmottak  
**Kopi:**

**Emne:** Regional plan og fremtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet.  
**Vedlegg:**

På vegne av G.nr 108 B.nr 1 Bergen rideklubb og G.NR 108 B.nr 3 Mikkeline Zurhaar Birkeland.

Bergen Rideklubb representeres ved 480 aktive medlemmer, hvorav majoriteten består av barn/ungdom. BRK har i en årrekke fostret Norgesmestere i alle aldersgrupper, og er tildelt som arrangør av Norgesmesterskap - lag i 2014, etter at klubben ble Norgesmester i lag i 2013.

BRK og Mikkeline Zurhaar Birkeland ha nylig fått stadfestet ny reguleringsplan for videre utvikling av rideskole/ridesenter på Sletten v/Flesland. Dersom havneplanene realiseres vil dette medføre rasering av dagens og fremtidens utbyggingsplaner og aktiviteter/ tilbud til de unge. Vi vil derfor innstendig be om at havneplanene flyttes til annen lokasjon. Gode alternativer har vært fremmet i media en rekke ganger.

Videre bekymrer det oss at ansvarlige myndigheter vil ødelegge den desidert vakreste kystperlen i Bergen kommune, og da i særdeleshet området rundt Eggholmene, som har vært benyttet som utfartsmål i generasjoner.

Ønskes nærmere dialog, er det bare å ta kontakt. Rune@zurhaarrubb.no

Mvh. Rune Birkeland, nestformann BRK, og far til Mikkeline.



Bergen Seilforening

Stiftet 1872

HORDALAND FYLKESKOMMUNE

Saksnr. 200709175 Dekr.nr. 231

20 DES. 2013

Arkivnr. 824 Saksh. MARERI

Eksp.

CoE

KONTOR, KLUBB-HUS,  
BÅTHAVN  
Hjellestadvegen 147  
5259 Hjellestad  
Tlf. 55 52 72 70  
Fak. 55 52 72 71  
E-mail  
post@bergen-seilforening.no  
Bergen 5521003064

Bergen 19. desember 2013

Hordaland fylkeskommune

Samferdselsavdelinga, postboks 7900

5020 Bergen

og e-post til [samf@hfk.no](mailto:samf@hfk.no) innen 23. desember 2013 + saksordfører Pål Kårbø – [pal.karbo@bkkfiber.no](mailto:pal.karbo@bkkfiber.no).

### VEDR.: REGIONAL PLAN FOR FREMTIDIG LOKALISERING AV GODSHAVN I BERGENSOMRÅDE – INNSIGELSER/ BEMERKNINGER TIL REVIDERT PLANPROGRAM

Vi viser til Hordaland fylkeskommunes planarbeid med lokalisering av ny godshavn i Bergensområdet og revidert planprogram som i henhold til Fylkesutvalgets vedtak av 31. oktober 2013 er lagt ut til høring.

Som høringspart til ovennevnte planprogram vil Bergen Seilforening herved gi sine innsigelser/bemerkninger i dette brev. Lokalisering av ny godshavn har vært svært lenge i fylkeskommunen men innsigelser/bemerkninger til revidert planprogram skal leveres på minimum av tid som Plan og bygningsloven krever. På den bakgrunn vil vi forbeholde oss rett til å ettersende relevant materiell til saken innen rimelig tid etter høringsfristens utløp.

#### **Bergen Seilforening**

Bergen Seilforening er landets eldste seilforening, stiftet i 1872, og eier og driver et seilsportsanlegg og havneanlegg i Kviturspollen på Hjellestad og foreningen har en klar visjon om å fortsette med seilspport i dens fulle bredde. Foreningen har vært på Hjellestad siden 1950-årene etter å ha blitt «fordrevet» fra Dokken grunnet havneutbygging!

Foreningen har i dag ca. 1000 medlemmer og den drives som idrettsforening rettet mot seilspport som omfatter brettseiling, rekrutteringsklassene optimist og zoom, sniper, entypebåter som Express og knarr samt storbåt og klasser innenfor offshoresailing. Foreningen har heltidsansatt trener.

Bergen Seilforening har blant sine medlemmer seilere som kan skilte med VM-Europa, Norgesmesterskap og kretsmesterskap.

Bergen Seilforening har bygget ut anlegget trinnvis og stadig fornyet kaianlegg mv. I dag oppføres nytt klubbhus som vil gi foreningen landfasiliteter til å gjennomføre seilarrangement som lokale, regionale, nasjonale og internasjonale mesterskap. Videre vil foreningen legge til rette for rekruttering blant funksjonshemmede. Alt dette forutsetter at seilerne har tilgang til sin idrettsarena som i dag er Raunefjorden. Foreningen har til offentlig behandling forslag til reguleringsplan som ved gjennomføring vil gi en del ekstra båtplasser, bedre parkeringsforhold ol.



En fremtidig utbygging av godstern med et areal på 100 000 m<sup>2</sup> vil gi et stort utvalg av aktiviteter og tilbud til beboerne i Fana Sør og Ytrebygda. Dette vil være en viktig del av utbyggingen og vil bidra til å gjøre området til et attraktivt og moderne boligområde. Dette vil også bidra til å gjøre området til et attraktivt og moderne boligområde.

### Plassering av ny godstern

Bergens Seilforening er en del av utbyggingen og vil sette i en av de mest sentrale plasseringene, der en godstern vil bli plassert på Fana Sør/OG-base. Dette er en viktig del av utbyggingen og vil bidra til å gjøre området til et attraktivt og moderne boligområde. Dette vil også bidra til å gjøre området til et attraktivt og moderne boligområde.

En kombinasjon av sjøtransport og jernbane nær Bergens Seilforening vil bidra til å gjøre området til et attraktivt og moderne boligområde. Dette vil også bidra til å gjøre området til et attraktivt og moderne boligområde.

## REVIDERT PLANPROGRAM.

Vi har valgt å gi våre bemerkninger temavis – dels i henhold til tema i revidert planprogram og dels nye tema som vi mener må konsekvensutredes. Foreslåtte tema utdypes i del to av vårt brev. I tillegg har vi innsigelser til selve planprosessen (faglig arbeidsgruppe) og til manglende stopp-punkt i fremdriftsplanen.

### BOLIGOMRÅDE OG NÆRMILJØ

Firefelts veganlegg og dobbeltsporet jernbane vil sette et kraftig «fotavtrykk» i Fana Sør og Ytrebygda. Veg og jernbane -korridor må konsekvensutredes.

### FRILUFTSLIV

En havneutbygging på Hjellevad/Flesland vil gjøre hele Raunefjorden og Mynteviken utilgjengelig som idrettsarena for seilspport og som rekreasjonsområde for båtsportfolk og andre aktiviteter knyttet til sjø og strandliv.



## LANDSKAP

En havneutbygging i Raunefjorden vil gi irreversible inngrep i den eneste skjærgården i Bergen som pr. i dag ikke er tungt utbygget med industri, boliger mv. Fjordområdet vil derved være tapt som naturområde for kommende generasjoner.

## ØKONOMI OG FINANSIERING

Det må på grunnlag av mulighetsstudiene utarbeides kostnadsanslag for det enkelte alternativ. Kostnadsanslag må medta opparbeiding av vegsystem, jernbane mv. og kostnadselement som nyttes må være tilgjengelig og kontrollerbare.

## SAMFUNNSØKONOMI

Oppdatert konsekvensutredning for tiltaket må utarbeides tidlig i planprosessen og knyttes til et stopp-punkt i fremdriftsplanen.

## NYE TEMA:

### VARESTRØMSANALYSE EUROPA - NORDEN

Det må utarbeides varestrømsanalyser for godstransport i Europa mot Norden og Bergensregionen.

### KYSTSONEPLAN

Kystsonen for området må være ferdigstilt før planarbeider for fremtidig havn ved Hjellestad/Flesland igangsettes.



Raunefjorden er et begrenset fjordområde og hovedled nord,- og sørover fra Bergen går diagonalt over fjorden. I tillegg krysser flere mindre leder fjorden i nord-sør retning.

Se vedlegg. Det må redegjøres at Den Internasjonale Sjøfartsorganisasjonen (IMO) og lov om skipssikkerhet (ISM-koden) og SOLAS konvensjonen samt særnorske krav til sikkerhet blir oppfylt ved en havneutbygging.

#### ØKOSYSTEM I POLLENE

Virkninger av ny havn på Hjellestad/Flesland med hensyn til Kviturspollen, Ådlandsstraumen, Vågsbøpollen, Vestrepollen og Grimseidpollen må utredes.

#### PLANPROSESSEN:

##### STOPP-PUNKT I PLANPROSESSEN

Det må innarbeides flere stopp-punkt i planprosessen. Første stopp-punkt etter høring av planprogrammet.

##### FAGLIG ARBEIDSGRUPPE

Bergens Seilforening må få anledning til å delta i Faglig arbeidsgruppe.

#### UTDYPING AV TEMA/PLANPROSESS

##### BOLIGOMRÅDE OG NÆRMILJØ

Ytrebygda bydel og Fana sør er det område i Bergen Kommune hvor ønske om å etablere seg med bolig er størst og boligproduksjonen og planlegging av boligområder er/blir «giret» for å møte etterspørselen. Bybanen er under fremføring til Flesland Flyplass og dette vil umiddelbart øke etterspørsel etter boliger i denne delen av Fana.

Området har også store næringsområder med mange arbeidsplasser, flyplass, en del industriområder og dette tærer på reservearealer, grønne områder for lek, fritid og rekreasjon.



En utbygging av fremtidig godshavn i området Hjellesad/Flesland og med til hørende 4-felts veganlegg, 2-spors jernbane og øvrige kommunaltekniske anlegg vil gjøre bokstavelig talt store innhugg i naturen og forbruke ytterligere av områdets reserveareal.

Konsekvensutredningen må derfor også omfatte store deler av «baklandet» til planområdet slik at alle konsekvenser blir klarlagt og derved del av det politiske beslutningsgrunnlaget.

## FRILUFTSLIV

Seilspporten har lange røtter på Vestlandet. Norges første regatta ble arrangert her i 1865. Bergens Seilforening er landets eldste seilforening. Seilspporten er organisert i Norges Idrettsforbund. Barn og ungdom får gjennom seiling, sjøveisregler, sikkerhet på sjø, manøvrering av båter og kunnskap om sjø og strøm, de viktige elementer for å sikre godt sjømannskap og sikkerhet til sjøs. Dette er spesielt viktig i forhold til utvikling av den allmenne ferdsel på sjøen.

Sporten drives i en utstrakt grad med treningssamlinger 3 til 4 ganger pr uke på Raunefjorden og Myateviken og regatta ukent ig i samme farvann. Norgescup, Norgesmesterskap, Nordisk Mesterskap, Europamesterskap og Verdensmesterskap avvikles i vår skjærgård og senest i 2013 gikk et VM arrangement av stabelen i Hordaland.

Vår terminliste inneholder i alt 34 antall regattaer i disse farvann i 2014. En røsering av området tvinger seilerne til Korsfjorden hvor fliskeoppdrett opptar den mest beskyttede del av fjorden. Sikkerhet for barn og unge på Korsfjorden vil være dramatisk dårligere grunnet store dønninger og kraftige vinder fra havet inn fra Marsteren. I tillegg vil transport av små joller til Korsfjorden bety vesentlig lengre distanse i trafikkert område.

En slik utbygging som foreslått vil sterkt hemme seilforeningens mulighet til å utvide sitt tilbud for funksjonshemmede. Det bør være kjent at Norge i en årrekke har hatt deltakere i internasjonalt toppsjikt innen seiling for funksjonshemmede. Å måtte tvinge slik aktivitet til Korsfjorden vil være et absolutt dødsstøt for seiling for funksjonshemmede.

## LANDSKAP

Raunefjorden med øyer, holmer og skjær er det eneste fjordpartiet i Bergen Kommune som ikke er utbygget med næring eller boliger. Fjordområdet grenser til Hjellesad/Milde som er omfattet av Kommunedelplan Mildehalvøya. Planen har sikret kyst/strandområder på en god måte og vil være bevarte i overskuelig fremtid. Raunefjorden ligger umiddelbart nord for Hjellesad og med relativt ubebygget landskap på Sotrasiden og svært lite eller moderat boligutbygging på øyer som ligger til fjorden gir dette et inntrykk av et fjordlandskap slik det har vært i historisk tid.

Raunefjorden har derved et landskap som må bevares og kultiveres via vern og et fornuftig fremtidig bruk av fjordområdet for fremtidige generasjoner.

## SAMFUNNSØKONOMI OG FINANSIERING

Ethvert seriøst privat foretak som skal igangsette et tiltak vil starte med grovplanlegging og på dette grunnlag utarbeide et kostnadsanslag som er korrigert for usikkerheter og risiker. Hordaland



Fylkeskommune forvalter fellesskapets «eiendeler» og det må være en selvfølge at utarbeidelse av kostnadsanslag har høyeste prioritet.

På grunnlag av mulighetsstudiene må Hordaland Fylkeskommune omgående utarbeide kostnadsanslag som omfatter alle deler av tiltaket, herunder ny to-sporet jernbane og firefelts vegsystem som løser ut havnen kommunikasjonsmessig på land. Finansiering av en fremtidig havneutbygging må også avklares tidlig i planprosessen.

Alle kostnadselementer må være tilgjengelig for interesserte og tallene må være kontrollerbare. Et reelt kostnadsanslag tidlig i planprosessen må prioriteres av Hordaland Fylkeskommune. Dette på bakgrunn av at tiltak som ikke kan forsvares samfunnsøkonomisk skal avsluttes omgående.

## VARESTRØMSANALYSE

Norge og Bergensregionen er en utkant for godsstrømmene som går i Europa og Norden. Det må gjennomføres en varestrømsanalyse som viser hvor varestrømmene går i dag og hvor varestrømmene vil gå i fremtiden? Vil det være en evig vekst i godstransporten? Vil det i fremtiden være behov for en «container og stykkgodshavn i verdensklasse» i Bergensområdet? Olje og gass må holdes utenfor en slik analyse.

## KYSTSONEPLAN

Det er i arbeid og det arbeides med kystsonereplaner i store deler av landet. For Hordaland Fylke er kystsonereplanarbeidet utført og i følge opplysningene har mandat fra Hordaland Seierkrets til arbeid med kystsonereplan for vårt område startet opp i 2014 og ferdigstilles i 2015.

Kystsonereplaner tar for seg alle vesentlige forhold i sjøfartsområdet som kysten er for forskjellige interesser. Planen skal legge regionale føringer som vil være veiviser for kommunenes bruk av sjøområdet.

Planen skal søke å oppnå en bærekraftig balanse mellom bruk og vern av kystsonen. På vernet-siden skal planer legge retningslinjer for at de eksist. mangfold opprettholdes på land og i vann, kystkultur og formidler m.m.

På brukersiden skal planen omfatte kystens infrastruktur, feriered, havner, offentlige institusjoner, arbeidferge, betyngnings, kystnærings og friluftsliv m.m.

Kystsonereplaner for området må bli prøvd og planen må, som innstillingen fra sentrale myndigheter er, fastlegge fremtidig bruk av kysten i Hordaland. Hordaland Fylkeskommune skal - slik - ha vært i fortiden, nåtiden og fremtiden for vår region. Da må fylkeskommunen ikke bare legge bakover, inn i fremtiden med bundet mandatar for resultatet er nedbygging av deler av Raunefjorden, Sketten, Espeland og Hjelsetat



## **POLLENE**

Som tidligere nevnt har Bergens Seilforening holdt til i Kviturspollen siden 1950 årene og foreningens medlemmer har over lang tid kunne observere den finstilte balansen i pollen. For en del år siden ble det sprengt åpning mellom Vågsbøpollen og Vestrepollen/Grimseidpollen. Det kunne umiddelbart registres med endringer i strømforhold, saltvannsinhold (isproblemer) mm.

Det er et finstemt økosystem i pollene og ved en planlegging av havn i Hjellestad/Fleslandsområde må virkning av havnetiltaket for nevnte system, konsekvensutredes.

## **STOPP-PUNKT**

Som i alle prosjekter skal det legges inn stopp-punkt ved overganger av faser, viktige avklaringer, uforutsette hindringer ol. I tiltaket godshavn i Hjellestad/Fleslandsområdet er det store usikkerheter i planprosessen, uklarheter om nødvendighet av ny havn, lokale negative reaksjoner, usikkerhet omkring flybevegelser (turbulens, flysikkerhet generelt), utbygging av strandsone, store naturinngrep, fornminner osv.

Det må være et krav at det legges inn flere stopp-punkt i prosessen.

## **FAGLIG ARBGEIDSGRUPPE**

Bergens Seilforening er «storbruker» av Raunefjorden og Mynteviken. Skal foreningen fortsette den positive utviklingen med tilbud for barn og unge til å lære seg sjømannskap, svømmekunnskap som del av seilspporten er foreningen et selvsagt medlem i arbeidsgruppen.

for



**Bergens Seilforening**

*Harald Thomsen*  
H. Thomsen

*Harald Thomsen*

Vedlegg: kart over Raunefjorden og omliggende land.



# NEI til godshavn mellom Hjellestad og Flesland!

Tyssøy

Flesland

Sletten

Blomsterdalen

Espeland

Hjellestad

Milde

Bjelkarøy



**Fra:** hoyring@hfk.no

**Sendt:** 22.12.2013 11:27:16

**Til:** Marte Hagen Eriksrud; Hordaland Fylkeskommune - Postmottak

**Kopi:**

**Emne:** høyring - ny godshavn planprogram 200709175 mareri

**Vedlegg:**

Fra: Birgitte Beratad og Erling Kolltveit  
 Adresse: Holtavegen 6  
 Postnr: 5239 Rådal  
 Namn: Birgitte Berstad og Erling Kolltveit  
 Epost: erling\_kolltveit@hotmail.com  
 Uttale: Hordaland fylkeskommune,samferd.avd,pb7900,5020 Bergen

Høyringsfråsegnmed svarfrist 23.desember

Vi protesterer på det sterkeste mot planen om en fremtidig, gigantisk døgnbasert godshavn i Ytrebygda! Hverken nasjonalt eller internasjonalt legges nå slike giganthavner til steder hvor så mange mennesker bor.

Ingen behov for kombinasjonen godshavn/flyplass:

I dag transporterer fly svært lite godsvolum, så det er derfor ikke behov for en samlokalisering av fremtidig godshavn og flyplassen.

Ingen behov for kombinasjonen godshavn/jernbane:

Samferdselsutvalget i Fylkeskommunen har besøkt godshavnen i Helsinki hvor de har anlagt firefelts motorvei og jernbane frem til havnen. Erfaringene de satt igjen med der var at jernbanetilknytningen til godshavnen ble lite brukt; faktisk mindre og mindre, så denne tilknytningen ville de vært foruten om noe skulle vært gjort annerledes. Dessuten har Bergen indre havn har per i dag jernbanetilknypning som ikke benyttes.

Bergen indre havn har liten godsmengde:

Bergen indre havns godsmengde er liten i dag og usikkerheten er stor angående utviklingen av godsmengde i fremtiden. Alt oljerelatert gods skal fortsette å gå til Ågotnes og Mongstad. Sea cargo dekker per i dag 40 % av godsmengden til Bergen indre havn, og de vil i fremtiden aldri benytte en eventuell godshavn i Ytrebygda. Derfor kan det umulig være økonomisk gjennomførbart å bygge en gigantisk godshavn i Raunefjorden.

Politikere i Bergen mener virkelig at den såkalte «indrefilet tomten» på Dokken har mer verdi enn menneskene som bor i Ytrebygda!

Det blir mer og mer tydelig at det egentlige argumentet for flytting av godshavnen er å få frigjort mer areal i sentrum til byutvikling; det er ingen miljømessige grunner til å flytte havnen til Ytrebygda hvor vi har nok forurensning som det er. I Bergen indre havn kan landstrøm etableres noe som sparer miljøet for store utslipp, samt at all transport som ikke er havnerelatert kan flyttes vekk derfra.

Dårlige maritime forhold for godshavn i Raunefjorden:

Kystverket beskriver Raunefjorden som et av de farligste farvannene her i vest. Fjorden er trang, værutsatt, genererer mye lyd, vibrering, og småbåttrafikken er stor i området. De største skipene opptar hele leden, så med en godshavn her vil det bli mange farlige situasjoner.

Miljøbelastningen fra en slik gigantisk godshavn vil bli enorm, og komme i tillegg til lyd – og luftforurensning fra den økte fly- og helikoptertrafikken; snakk om miljøforurensning! Miljøet i og rundt Raunefjorden og Ytrebygda vil bli ødelagt; helt ulevelig.

Unikt, verneverdig kystlandskap:

Områdene som ligger i planene benyttes i dag til friluftaktiviteter. Området har mange kulturminner, ca 32 til sammen, en fauna og biologisk mangfold som er fredet og skal beskyttes. Her er fine tur/ natur og friområder. I Raunefjorden drives sjøsport, nærings- og sportsfiske hele året. Her er et yrende båt- og badeliv med fine badeplasser. Raunefjorden er en perle og landskapet rundt er det fineste man har under innseilingen til Bergen! En estetisk nytelse!

Ytrebygda og Fana vil bli en eneste stor trafikkmaskin:

Ved Ytrebygda alternativet skal også en jernbanegodsterminal tas med i planen. Da vil tusenvis av mennesker i Fana og Ytrebygda bli sterkt berørt av godstrafikk i tillegg til all annen trafikk vi har i bydelen allerede.

I Fana og Ytrebygda har vi: Flesland flyplass, Lagunen kjøpesenter, asfalt verk og forbrennings anlegg. Vi vil få: E 39 Os – Rådal, biogass anlegg, fortetting langs bybanen og utbygging av Flesland flyplass.

Med planen som vi protesterer mot kan vi få: godshavn, jernbanegods trafikk, godsterminal og stor opphopning av arbeidsplasser.

Alt dette vil med stor sannsynlighet føre til totalt trafikk kaos som vil gi flere nye «Danmarks Plass'er». Ingenting tyder på at forurensingen bare er et sentrumsproblem, da de som bor i bydelene og langs de sterkt trafikkerte ferdselsårene (Flyplassen inkludert) er utsatt for like stor helserisiko som beboerne i Bergensdalen for øvrig.

Man løser ikke Bergen's klimaproblemer ved å flytte ut tung infrastruktur fra en del av byen til en annen som har mer enn nok fra før.

Utrolig at politikerne sysler med slike gigantiske, tunge infrastruktur installasjons planer her i Bergen sør fordi:

**DET ER I FANA OG YTREBYGDA DET VOKSER OPP FLEST BARN OG UNGE I FORHOLD TIL FOLKETALLET I ALLE BYDELENE I BERGEN!**

Vi krever å bli tatt på alvor av politikere som skal ha ansvar for alle beboerne i Hordaland. Det er ikke med slike planer at hordalandssamfunnet utvikles!

Både menneskelig, sikkerhetsmessig, miljømessig og økonomisk MÅ planen om godshavn i Ytrebygda være en altfor høy pris å betale!

Birgitte Berstad og Erling Kolltveit

Holtavegen 6  
5239 Rådal

**Fra:** hoyring@hfk.no

**Sendt:** 22.12.2013 21:40:54

**Til:** Marte Hagen Eriksrud; Hordaland Fylkeskommune - Postmottak

**Kopi:**

**Emne:** høyring - ny godshamn planprogram 200709175 mareri

**Vedlegg:**

Fra: Bjorøy og Tyssøy velforening  
Adresse: V/Ole Bjørn Sandahl Skiparvikvegen 54  
Postnr: 5177 Bjorøyhamn  
Namn: Ole Bjørn Sandahl  
Epost: olebjorn.sandahl@hotmail.com  
Uttale: Bjorøy og Tyssøy Velforening  
V/leder Ole Bjørn Sandahl  
Skiparvikvegen 54

5177 Bjorøyhamn

17.12.13

Merknader til revidert planprogram for Regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet

Fleslandsalternativet:

Bjorøy og Tyssøy Velforening er bekymret for denne plasseringen av hensyn til følgende momenter:

Rekreasjon:

Det er i dag avsatt i gjeldene arealplan rent hytteområde på sørpissen av Bjorøy, Glomsneset. Dette området ligger i stor grad vendt mot Flesland. Dette område vil bli forringet ved en event. godshavn

Det største LNF område på Bjorøy ligger også vendt mot Flesland og vil bli forringet av aktivitet på en event. godshavn.

Bergen og omland friluftsråd har også en del friluftsområder på øyene sør for Bjorøy, samt store deler av Tyssøy som også vil bli forringet av event. aktivitet ved godshavn.

Kyststripen rundt Bjorøy/ Tyssøy og øyene sør for Bjorøy/Tyssøy er også mye brukt av småbåter, seilere, roere og padlere. Også mye brukt som fiskeplass

Støy:

Bjorøy og Tyssøys befolkning er i dag høyt belastet av støy fra flyplassen, og ikke minst helikoptertrafikk. Vi ønsker ikke mer støy fra en event 24 timers åpen godshavn.

Forurensning:

Velforeningen er bekymret for evt. forurensning fra anlegget. Pr. i dag er det vel ikke klarhet i hva en godshavn vil inneholde.

Ulykker:

Raunefjorden er en høyt trafikkert led. Hovedleden for nyttetransport i sør inn til Bergen. Yrene småbåtliv, og jevnlig trafikk av cruiseskip om sommeren. Vi ser for oss en stor risiko for at det kan oppstå ulykker i den forholdsvis trange leden

Med hilsen

Bjorøy og Tyssøy Velforening  
V/leder Ole Bjørn Sandahl

Hordaland Fylkeskommune  
Samferdselsavdelinga  
Postboks 7900  
5020 Bergen

Deres ref.: 200709175-181/824/MARERI  
Vår ref.: 11380621

Dato: 20.12.2013

### **Merknad til regional plan for fremtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet**

I kommuneplanens arealdel for Bergen kommune er det vedtatt tilknytningsplikt for fjernvarme i hele konsesjonsområdet, ref. kapittel 27.2. Dette med hjemmel i plan og bygningsloven §11-8 b, §11-9 nr 3 og § 27-5. Tilknytningsplikt vedtas i plan i henhold til plan og bygningsloven § 27-5 første ledd.

Vi forutsetter at det videre arbeidet med planen tar hensyn til at både null-alternativet og Fleslandsalternativet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme. Vi kan bekrefte at den begge utbyggingene kan knyttes til fjernvarmenettet for å dekke varmebehov etter gjeldende regler i plan- og bygningsloven og gjeldende tekniske forskrifter.

Tilknytningsplikten må tydelig fremgå i bestemmelsene for den enkelte reguleringsplan, og medtas i reguleringsplanen som en egen bestemmelse, utformet for eksempel som «Innenfor planområdet skal alle nye bygg, anlegg og hoved-ombygninger tilknyttes fjernvarme».

Kontakt oss gjerne for mer informasjon eller se [bkk.no/bedrift/fjernvarme/](http://bkk.no/bedrift/fjernvarme/).

Vennlig hilsen  
BKK VARME AS



Siren Adland  
Markeds- og utbyggingssjef



Alexander Svanbring  
Prosjektleder

**Fra:** Ellen-Anne Brunstad (eab@statoil.com)  
**Sendt:** 23.12.2013 23:06:49  
**Til:** Marte Hagen Eriksrud  
**Kopi:**

**Emne:** Ny godshavn Bergen - Høring

**Vedlegg:**

Hei

Viser til rapport om mulighetsstudie i Fleslandsområdet. Ønsker å komme med innspill til høringsutkastet.

Det er mange uklarheter i denne studien som burde vært avklart lenge før en begynte med disse studiene.

1. Hvilket gods og hvor store mengder gods ser en for seg skal gå inn til en godshavn på Flesland? Slik saken fremlegges er verken mengde eller type gods vurdert før en utreder hvor havn bør ligge.
2. Dersom det er gods som skal til oljeindustrien, bør en velge havner som allerede ligger der og som har ledig kapasitet.
3. Hvor skal dette godset videre? Gods som skal østover er vell tvilsomt blir skipet til Bergen for så å fraktes østover?
4. Hvordan kan en forklare at en vurderer å legge godshavn til et område som har flere holmer og øyer som er fredet/vernet?
5. Området er et friområde som brukes av svært mange av Bergens beboere, både på land og på sjøen  
Det er ubegripelig at en vurderer å rasere dette området.
6. I dette området har en store utfordringer med å få tillatelse til å renovere eller bygge nytt på egen eiendom ved sjøen, fordi området skal kunne benyttes av allmenheten.  
Hvordan kan en da vurdere og rasere hele området for å bygge en godshavn, ingen hittil har kunnet forklare av man skal bruke til?
7. Rapporten er direkte feil når den belyser hvor mange som blir direkte berørt av de ulike havnealternativene.  
Den tar muligens utgangspunkt i hvor mange bygninger en må rive?  
Men, alle som har litt kunnskap om hva som foregår på en godshavn, vil skjønne at alle som bor i eller bruker dette området vil være sterkt berørt både av avsperringer og støy.
8. I tillegg vurderer en et jernbaneanterativ opp mot denne godshavnen.  
Helt urimelige kostnader, med et svært stort antall berørte, langt ut over de som bor i området rundt godshavnen.

Mvh

Ellen-Anne Brunstad  
Espelandsveien 214

---

The information contained in this message may be CONFIDENTIAL and is intended for the addressee only. Any unauthorised use, dissemination of the information or copying of this message is prohibited. If you are not the addressee, please notify the sender immediately by return e-mail and delete this message.  
Thank you

Viser til høyringsforslag til revidert planprogram for "Regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet" med høyringsfrist 23. desember. I det følgjande er Byluftlisten sine innspel til planprogrammet.

Byluftlisten er ei lokal valliste som vart skipa i 2010 og har vore representert i bystyret i Bergen sidan 2011.

- **Planen generelt**

Utslepp til luft frå aktivitet i hamna er ei viktig årsak til redusert luftkvalitet i Bergensområdet. For å lukkast med å regulere utsleppa og byggje ein infrastruktur som kan svare på desse utfordringane er det viktig med langsiktig planlegging. Vi meiner difor det er positivt at det vert utarbeida ein framtidig plan for hamnelokalisering i området.

For å redusere utsleppa frå hamna er landstraum eit potensielt tiltak. Dette har lenge vore under planlegging til hamna i Bergen, men er framleis ikkje realisert. Dagens planar omfattar kun eit mindre pilotanlegg. For å kunne realisere eit større anlegg vil det komme store utgifter til utbygging av infrastruktur. Ei avklaring om framtidig lokalisering av godshamna vil gjere det mogleg å vurdere det framtidige behovet og potensialet for landstraum. Dersom ein vel lokalisering av godshamna utanfor Bergen sentrum vil det frigjere gode tomter for bustader og arbeidsplassar. Det frigjorte arealet vil opne for fortetting og mindre transport, som igjen vil kunne vere positivt for bylufta. For å kunne starte arbeidet med å vurdere bruk av desse områda vil det vere viktig å få avklart lokaliseringa av hamna. Ein tydeleg prosess som fører til ei snarleg avklaring på lokaliseringsspørsmålet er difor ønskjeleg.

- **Konsekvensutgreiing**

For Byluftlisten er det viktigaste temaet korleis dei ulike alternativa vil påverke luftkvaliteten i byen. Det kjem an på fleire spørsmål, som alle bør utgreiast som del av konsekvensutgreiinga.

- Vare- og godsstruktur er nemnt som utgreiingstema og vil vere veldig viktig for å vurdere i kva grad flytting av hamn vil føre til meir eller mindre godstransport på veg i byen. Her må ein nytte eit realistisk bilete av vegnettet i framtida. Det er viktig at ei slik utgreiing er detaljert nok til å vurdere trafikkvekst eller -reduksjon i dei delane av byen som har utfordringar med luftkvaliteten.
- Forureining til luft er også nemnt som tema. Her er det viktig at utslepp til luft frå skip som ligg til hamn er inkludert i analysen. Vidare vil det vere viktig å samle data om utslepp frå person- og godstrafikk til og frå dei ulike lokaliseringalternativa. Her gjeld som i punktet over, at kjeldene må vere detaljert nok skildra til å kunne gje eit bilete av venta endring i luftkvalitet i utsette delar av byen.
- Topografi påverkar graden av opphoping og spreining av luftforurensning, og bør difor også vere ein faktor når alternativa skal samanliknast. Til dømes er tronge dalar sær sårbar for inversjon midtvinters.
- Å flytte delar eller heile hamneaktiviteten ut av dei indre delane av Bergen hamn vil frigjere tomteareal som kan nyttast til fortetting. Konsekvensutgreiinga bør gje

eit estimat på kor store areal som vil kunne frigjerast og potensiell bruk av områda.

- Utsleppa frå skip i Bergen indre havn er i dag ei utfordring for luftkvaliteten i byen og eit bidrag til helseskadeleg luft somme dagar. Dersom framtidig lokalisering av godshamna vil vere der ho er i dag, vil det vere naudsynt å byggje ut tilstrekkeleg infrastruktur til å forsyne skipa med landstraum. Kostnader og andre konsekvensar av eit fullskala landstraumanlegg bør difor vere del av konsekvensutgreiinga for alternativa som inkluderer indre Bergen havn.

På vegne av Byluftlisten,  
Endre Tvinnereim  
Gruppeleiar i bystyret



**Fra:** hoyring@hfk.no  
**Sendt:** 5. november 2013 18:05  
**Til:** Marte Hagen Eriksrud  
**Emne:** høyring - ny godshamn planprogram 200709175 mareri

Fra: Jan Inge Ebbesvik  
Adresse: Fleslandsvika 58c  
Postnr: 5258  
Namn: Jan Inge Ebbesvik  
Epost: ebbe78@gmail.com

Uttale: På bakgrunn av kunnskapen om at to andre kommuner ønsker den nye havnen, mener jeg det er legitimt å få på bordet hvor mange prosent av total last som går videre på bil og fly. Har hørt at over 90 prosent blir omlastet til andre båter. Hvordan kan dere da forsvare å legg kaien til Ytrebygda, i trangt farvann, fantastisk flott skjærgård og ikke minst forsvare å rasere haugervis med hus? I tillegg ønsker jeg å få kartlagt hvordan nye vei, toglinjer osv til den nye kaien som får direkte innvirkning på boliger andre steder.

Mitt siste innspill er et spørsmål: Hvor mange av politikerne i bystyret og fylkeskommunen har vært i det aktuelle området? Og hvor lett er de å påvirke for tunge aktører som har store interesser i at kaien legges akkurat her? Nesten fristet til å trekke inn korrupsjonssakene som har versert i media den siste tiden...

Ole Jacob Eide

Myntevikvegen 221

5258 Blomsterdalen

Bergen 23.des. 2013

Hordaland Fylkeskommune

Attn. Marte Eiksrud

### Protest mot planer om ny godshavn i området Flesland – Hjellevad.

Som beboer i planområdet og direkte berørt av de sydligste alternativene kommer jeg herved med innspill til den videre planprosessen.

Dersom planene realiseres, vil det bety en rasering av store, verdifulle områder for allmenheten og særlig de som direkte berøres av prosjektet. Å leve med en slik «trussel» er uakseptabelt i lengden og jeg må derfor be om en hurtig utredning av de mest kritiske forhold for planen. Dersom man finner ett eller flere forhold som gjør at planene ikke kan realiseres, er det viktig å få disse frem snarest. Det er ytterst viktig for alle som trues av planene, at vi kan få tilbake en normal hverdag uten å være engstelig for hva som vil skje med eiendommer og rekreasjonsområder.

Blandt alle de forhold som ikke er tilstrekkelig vurdert frem til i dag vil jeg be om særlig fokus på følgende:

- Flysikkerhet
- Maritim sikkerhet
- Endret logistikkilde for Bergen og omegn
- Økonomiske analyser
- Miljø, friluftsliv og helse
- Andre planer for utvikling av Fana og Ytrebygda
- Kulturminner

#### Flysikkerhet

Det er antydning mulige problemer med flysikkerhet som følge av de ulike havnelokasjonene. Dette må avklares omgående og dersom man finner uakseptable forhold, må planarbeidet stoppes snarest mulig. Det er ikke bare snakk om turbulens, men også forhold som lys, radiostøy, storulykker i havnen (brann og utslipp av gass og kjemikalier), magnetisk innvirkning på flyenes instrumenter, nødlanding på sjø osv.

#### Maritim sikkerhet

Havnens plassering «midt i leden» synes svært ugunstig hva angår maritim sikkerhet. Det er mange forhold som må vurderes i den anledning. Internasjonale regelverk stiller strenge krav til fasilitetene rundt en slik havn. Med manøvreringsområder i en svært trafikkert led er mulighetene for

D. Lav-3

skipskollisjoner til stede i en uakseptabel grad. Trygge områder for oppankring av ventende skip er ikke definert. Det aktuelle området er ikke særlig skjermet for de fremherskende vindretninger. Skulle et skip slite seg fra fortøyningene og drive ut i leden, har man ikke mye tid på å berge skipet før det er midt i leden eller reker på land. Kollisjoner og grunnstøtinger vil nesten alltid medføre større oljeutslipp. Strøm og vind i området vil medføre rask spredning av slike utslipp og katastrofen er et faktum.

#### Endret logisikkbilde

En del logistikdata som det henvises til i havnesaken er datert ca år 2007. Det har skjedd svært mye siden den gang og ytterligere endringer er på vei. Det hevdes at logistikkyngdepunktet for Bergen og omegn er i Fana. Dette er ikke lengre korrekt. Nå har store bedrifter som Frank Mohn Services, Framo Engineering, Bergen Group, Aker Solution og Rema 1000 flyttet sine aktiviteter fra Fusa, Helldalen, Sandsli, Mindemyren og Laksevåg til Hylkje, Ågotnes, Florvåg, Horsøy og Hanøytangen. Lidt store lager i Os ble aldri realisert. Videre er det store industrielle planer på gang i området Sløvåg og Sandøy i Gulen, samt i Lindås, der ATR Eiendom har fått godkjent planer om å etablere ny stor havn og industriområde ved Eikangervåg. Horsøy industrihavn er tilrettelagt for stor ekspansjon med tilhørende nærings- og industriområder. Med slik utbygging av industri og næring i nordre del av Hordaland, vil også boligbygging og befolkningsvekst følge i samme område. Alt dette betyr at tyngdepunktet for logistikk ikke lengre er i nærheten av Fana, men flyttet langt nordover. Behovet for ny havn ved Flesland synes derfor ikke lengre til stede.

#### Økonomi

Kostnadene med å etablere en ny havn ved Flesland er formidable. Dette må dekkes inn i form av havneavgifter, som igjen vil bli store i forhold til de eksisterende alternativer som er etablert eller vil bli det i nærmeste fremtid. Dette betyr at transportørene vil velge andre, rimeligere havner for godshåndtering. Hele inntektsgrunnlaget for havn ved Flesland synes derfor å mangle mer eller mindre fullstendig. Samtidig vet man at havnen ved Dokken har rikelig kapasitet dersom all aktivitet som ikke handler om godshåndtering mellom skip og bil blir flyttet til andre områder. Å etablere en ny havn når man har en velfungerende havn i Bergen synes svært uheldig og lite gunstig hva angår økonomi. Det er antydning at hensikten med å etablere ny havn ved Flesland er for å kunne betjene store deler av Skandinavia og Nord-Europa. Slike argumenter har ikke rot i virkeligheten. Før man får et dobbelt jernbanespor over fjellet, vil nødvendig transportkapasitet på bane være fraværende for et slikt transportbehov.

Fjell og Lindås kommune har nylig trukket seg fra havnesamarbeidet med Bergen Kommune. Det er grunn til å tro at kommunene Os, Askøy, Øygarden og Austrheim vil gjøre det samme og gå sammen i et nytt havnesamarbeid uten Bergen. Havneinntektene til Bergen Kommune er da frisert ned til nesten ingen ting hva angår godshåndtering. Tilbake har man da i hovedsak cruise-trafikk. Denne trafikken ønsker man inn til kai i Bergen. Behovet for ny havn ved Flesland må antas å være ikke-eksisterende slik ting har utviklet seg siste tiden. Det finnes ikke lengre et forsvarlig økonomisk behov for denne nye havnen.

#### Miljø, friluftsliv og helse

En ny havn ved Flesland-Hjellestad vil rasere de få øyene som Bergens befolkning i dag har fri og enkel adgang til. Miljøet som raseres kan ikke gjenopprettes et annet sted for byens befolkning. Det berørte området er unikt med sine lune vikene, langgrunne strender, svaberg og uhindret adkomst. Videre vil områder på sjø som i dag benyttes til sjøsport bli gjort utilgjengelig for tusenvis av utøvere.

A. 2003

Konsekvensene av å frarøve byens befolkning disse områdene er ikke tilstrekkelig vurdert. En riktig analyse av forholdet er strengt nødvendig og må på plass umiddelbart.

Hvis man anlegger en havn i området Flesland-Hjellestad, vil det få en negativ innvirkning på folks hele i området. Det er nødvendig å utrede hvordan befolkningsområdene vil bli plaget av aktiviteter og hendelser i og ved havnen. Fremherskende vindretninger vil i større grad enn tilfellet er i Bergen sentrum føre eksos og annen luftbåren forurensing inn over tett befolkede bolig og næringsområder. I Bergen føres det meste av utslippene ut over Byfjorden og fortynnes i stor grad før det når befolkede områder. Dette vil ikke være tilfellet for ny havn ved Flesland/Hjellestad.

Andre planer for utvikling av Ytrebygda og Fana

Havnen som planlegges er i strid og uforenelig med mange andre planer om utvikling og utbygging av Ytrebygda og Fana bydel. Havnealternativet er etablert lenge etter alle andre planer for bydelene og må derfor vike.

Kulturminner

Havneplanene vil rasere fredete kulturminner, spesielt i form av gravrøyser fra vikingetiden. Slik ødeleggelse av kulturminner er uakseptabelt og bør ansees som en «Showstopper» alene for havneplanene.

Vennligst bekreft mottak av dette protestskriv.

Vennlig hilsen

Ole Jacob Eide.



A. 3 av 3

FRA: ESPEGREND VELFORENING

Til: HORDALAND FYLKESKOMMUNE

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

**Bakgrunn** Espegrend Velforening klager herved på saksbehandling av framtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet

**Klage på saksbehandlingen**

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

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

Vår høringsuttalelse følger nedenfor, og vi gjengir først et sammendrag:

**Sammendrag av høringsuttalelse:**

**Generelt:**

- Hordaland Fylkeskommune – administrasjonen, Samferdsels-, Fylkesutvalet og til sist Fylkestinget har hver for seg og samlet et ansvar for underveis i prosessen å legge inn kontroll- og stopp-punkter for å vurdere om planarbeidet skal legges bort dersom det helt eller delvis blir ansett som urealistisk å gjennomføre.

- Fremdriften av planprogrammet er indikert å strekke seg langt frem i tid. Dette medfører at all annen utvikling i området blir fryst. Denne perioden må bli kortest mulig.
- Fremdriften legger opp til politiske vedtak mot slutten av 2015. Vi vil kreve at de politiske partier og –organer i Hordaland Fylkeskommune (og i Bergen Bystyre) klargjør sine standpunkter i saken i god tid før valgene til nytt Fylkesting og Bystyre høsten 2015!
- Raunefjordens Venner, som representerer velforeninger, lag og beboere i det aktuelle planområdet krever å bli inkludert i planprosessen ved å bli representert i "Fagleg Arbeidsgruppe"! Videre arbeid i Fagleg arbeidsgruppe må være åpen og referat fra gruppens møter må være offentlig tilgjengelig.
- Planarbeidet hittil har vært lukket og tilfredsstillende etter vårt skjønn ikke intensjonene i Plan- og Bygningsloven.
- Planprogrammet inneholder ingen behovsanalyse – behovet for ny lokalisering av godshavn må dokumenteres.
- Planprogrammet må bedre beskrive hvordan man skal utarbeide de økonomiske overslag og kostnadsrammer for prosjektet.
- Planprogrammet må beskrive hvordan prosjektet skal finansieres.
- Behovet for samlokalisering med jernbane må dokumenteres.
- Bergen havn kan i tillegg til "Konferansene" ikke bli definert som "Storhavn i Verdensklasse" – Gøteborg er definert som kontainerhavn for Skandinavia.
- Godsunderlaget for ny havn Sletten-Hjellestad og analyse av distribusjonsmønsteret viser ikke behov for ny kapasitet ut over den eksisterende for alternativene. Nye varestrømsanalyser må utarbeides og kvalitetssikres.
- Ny Ringvei Vest og bro til Sotra vil gi bedret kapasitet og vil føre det meste av trafikken utenom Bergen Sentrum
- Behovet for samlokalisering havn-jernbane er ikke dokumentert. Utbyggingen i Trondheim ble delt på to lokaliseringer. Erfaringer fra Finland tilsier at samlokalisering havn-jernbane ble overvurdert og hadde neppe blitt valgt i dag. Planprogrammet må beskrive erfaringer fra andre man kan sammenligne seg med.
- Behovet for intermodal havn-fly-jernbane er må dokumenteres. Planprogrammet må i større grad gjenspeile dette.
- Vi kan ikke se at planleggingen av godshavn i Ytrebygda er i overensstemmelse med "Lov om Folkehelsearbeid", verken for Bergen kommune eller Hordaland fylkeskommune. Ref Folkehelseslovens § 11. Konsekvensene for folkehelsen må i større grad utredes med et samlet perspektiv på forurensingskildene: fly, veg og jernbane.

- Hordaland Fylkeskommune har registrert kulturminner innenfor alle tre alternative lokaliseringene. Flere av disse er kategorisert "Varig fredet" og vil bli ødelagt ved en evt utbygging. Planprogrammet må i større grad ivareta dette temaet.
- BOH har i sin strategiplan enstemmig vedtatt at fremtidig godshavn skal lokaliseres til "0—alternativet". Planprogrammet må i større grad ivareta denne dimensjon.
- Sikkerhets- og sårbarhetsanalyse for lokalisering Sletten-Hjellestad mangler. Planprogrammet må også dekke dette tema.
- De sikkerhets og sårbarhetsmessige konsekvenser i forhold til nærhet til Bergen Lufthavn Flesland, hoved- og bi-skipsledene og Forsvarets øvings- og trafikkbehov mangler. Dette må planprogrammet i større grad ivareta.
- Bergens flotteste og uerstattelige skjærgård vil bli ødelagt. Dette må planprogrammet behandle mer utførlig.
- Innbyggernes tilgang til sjø vil bli strekt redusert
- Aktivitets tilbudet –spesielt for barn og unge vil bli bortvist fra området. Dette gjelder bl.a. Bergen Seilforening, Hjellestad Seilforening, Lønninghavn Friluftsområde med Ytrebygdas eneste offentlige badeplass. Samt Bergen Rideklubb. Planprogrammet må behandle dette mer inngående.

Det videre planarbeidet må inneholde:

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

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

## Flesland

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

## E- Sletten

- Lokaliseringen ligger for nær skipsleden. Konflikt mellom havnemanøvrering og trafikk til/fra Bergen. Betydelig trafikk av småbåter, spesielt i sommerhalvåret. Denne vil bli tvunget ut i skipsleden.
- Konflikt med øvings-og trafikkområde for Sjøforsvaret. Regelmessige anløpe av andre nasjoners marinefartøy, herunder atomdrevne ubåter.
- Vanskelige vindforhold og sterk strøm. Frarådes av erfarne skipsførere.
- Sikkerhets-og sårbarhetsrisiko mangler.
- Vanskelige topografiske forhold. Terrenget stiger bratt opp til kotehøyde +30 meter.
- Utsprenging vil gi for liten overdekking i forhold til nytt kloakkrenseanlegg. Som er under bygging. Ny trasé for utløp fra renseanlegget vil måtte anlegges.
- Nærhet til Bergen lufthavn- for lite bakareal.
- Kulturminner må hensyntas.

## G-Lønningshavn og H- Egdholmane

- Etablering av godshavn her vil vandalisere Bergens vakreste skjærgård
- Lokalisering av Lønningsstrand leirskole og Lønninghavn friluftsområde, bydelens eneste offentlige friluftsbad vil bli ødelagt.
- Flere varig fredede kulturminner og graver på land og på holmene vil bli ødelagt
- Bergen Rideklubb sitt anlegg vil antagelig måtte flytte.
- Kai og nøst for flysikringstjenesten ved Bergen Lufthavn Flesland vil måtte omlokiseres.
- Bi-leden - herunder trafikk til/fra Hjeltestad/Milde og Fanafjorden- vil måtte legges om.
- Treningsområdene for seilforeningene vil måtte flyttes
- Båt-tilkomsten til/fra UiB's marinbiologiske stasjon vil bli hindret
- Området er hekkeplass bl.a. for flere fuglearter, deriblant havørn.
- Utbygging her er etter vårt skjønn i strid med Plan- og Bygningslovens §§ 1 og 14.3 samt § 6-2.



- Nærheten til flyleden til/fra Flesland flyplass mht. sårbarhet. Elektronisk påvirkning av flyenes instrumenter, lysforurensing og risiko for turbulens vil kunne sette sikkerheten for flytrafikken i fare. Brann- og eksplosjonsfare.

## Forurensing luft klimagassutslipp

### Transportbehov - Godsgrunnlag for ny havn Sletten – Hjellevstad

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

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

Fig.1.1 Kilde Statistisk sentralbyrå

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

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

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

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

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

## Godsfordeling i Bergen kommune

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

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

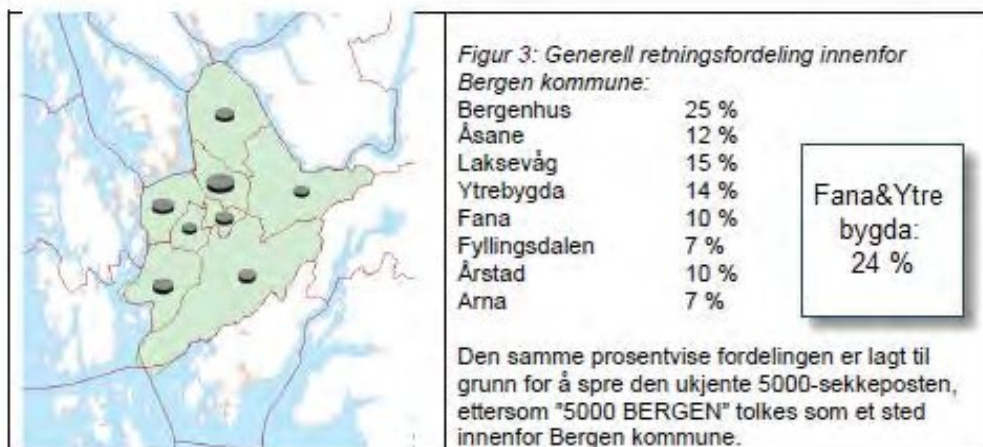
«rett sør for Bergen sentrum» er brukt som argument for ny havn i Ytrebygda.

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

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

Sør= Fana og Ytrebygda

Nord = Laksevåg, Fyllingsdalen, Årstad Bergenhus, Arna og Åsane



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

Fig. 2.1 Gjennomsnitt for «Sør %» er 30, Gjennomsnitt for «Nord %» er 70.

Fylkeskommunen må kvalitetssikre sin konklusjon på nytt

### Godstransporten I Bergen sentrum er todelt.

Problemet med godstransport i Bergen sentrum er todelt:

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

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

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

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

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



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

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

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

NB. Her er ikke gods fra bane tatt med.



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

Stikkord: jernbanenettet i sentrum

Utredningsoppgave for Bergen kommune

### Ny innfartsåre øst for Bergen

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

### Godsomsetning for andre regioner.

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

Fordeling av økonomiske midler mellom regioner i Hordaland.

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

### Landskapsvurdering

#### Område E

#### Sammenhengende gårdsdrift

Område med to gårdsbruk i drift Gnr.109-3 og Gnr.108-2. Begge er gårder i drift med sauehold. Blir beskrevet som ikke sammenhengende. **Landbruksområdet er så sammenhengende som Vestlandslandsnaturen tillater.** Sammenhengende drift i tid siden 1600-tallet.

I løpet av de 20 siste årene er antall aktive gårdsbruk redusert fra 345 til 118 og jordbruksareal i drift er redusert fra 26 000 daa til 14 603 daa.

Mange rødlistearter er avhengige av at kulturlandskapet blir holdt vedlike.

**Funksjonell strandsoner.** En av de få langs Raunefjordens østlinje. God sti i langs strandsonen.

- o Den funksjonelle strandsonen langs sjøen defineres som «områder som står i direkte samspill med sjøen økologisk, topografisk og/eller bruksmessig.» Strandsonen er viktig både som leveområde for planter og dyr (både landlevende og marint), som attraktive områder for friluftsliv og for opplevelsen av landskapet.
- o «I 1972 var halvparten av strandsonen i Bergen berørt av utbygging. I 1999 var andelen steget til 70 prosent og det har endret seg lite siden da. Hvis denne utviklingen fikk fortsette, ville 90 prosent av strandarealene i Bergen være nedbygd om 30 år. Dette viser at det er behov for å sette bremsene på for utbygging i strandsonen» Fra utarbeidelse av Kystsoneplan for Bergen - 2003.

### Område F

Sammenhengende LNF. Gnr. 108-1 **Bergen rideklubb**. Gnr.108-3 Privat ridesenter.

### Område G

Øyene i Raunefjorden utenfor Espeland faller innenfor Inngrepsfrie naturområde (INON)

Dette er naturområder som ligger 1 km eller mer fra tyngre tekniske inngrep. INON-områdene er inndelt i tre soner; villmarkspregede områder ligger mer enn 5 km fra tyngre tekniske inngrep, mens sone 1 og sone 2 områder ligger henholdsvis mellom 3 og 5 km og 1 og 3 km fra slike inngrep. Som tyngre tekniske inngrep regnes

bl.a. veier og jernbane, skogsveier, kraftlinjer (33 kV eller mer), vannmagasiner og kraftutbygging, større skianlegg, større steintipper, steinbrudd og masseuttak.

## **Støy - Folkehelse -**

## **Oppsummering**

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

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

Etter vår mening står Regional plan for framtidig lokalisering av godshavn i Bergens området med forslaget om lokalisering ved eller i Raunefjorden i skarp kontrast til de planer som har rettleidet arbeidet med Regional plan for folkehelse, og står i kontrast til Folkehelseovens bokstav og ånd.

I henhold til Folkehelseoven skal all samfunnsplanlegging ivareta folkehelseprinsippet. (jfr *føre-var prinsippet*). I henhold til §11 skal det foretas en helsekonsekvensutredning.

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

Området planlagt for ny godshavn for Bergen og Omegn havneområde ligger i et av de mest naturskjønne omgivelser man har i Bergen kommune. Omkranset av 3 kommuner, ligger østre del med en hittil vernet skjærgard, som natur, kultur og friluftsområde. Området brukes flittig av tusener av innbyggere i Fana, hvorav svært mange har dette som sitt nærområde.

Det er ikke slik at området er støybefengt ubrukbart og lite bebodd, slik en kan få inntrykk av når noen av forkjemperne for utbygging skal uttale seg. Denne delen av Bergen er populær og hurtigvoksende med stadig nye boligprosjekter og økende innflytting av både mennesker og arbeidsplasser. Området er brukt av en mengde lag og foreninger av ulike aktiviteter ved siden av den bruksverdi det har for enkeltpersoner.

Lønninghamn med tilliggende Mariholmen ved Espelandsbukten er eneste offentlige badeplass mellom Fanafjorden og Nordåsvannet. Hele kystlinjen fra Bergen til Fanafjorden er sterkt bebygget og hindrer allmenheten i å nå sjøen. Kun dette omtalte område med øyene utenfor gir folk fri adgang sjø. Den offentlige strandsonen med sjø og øynene som er utlagt som friområder, benyttes flittig til båtliv, fiske, bading og camping og har ikke sin like innenfor Bergen kommune. Det ligger i nærområdet til den voksende befolkning i Fana sør og det virker fullstendig meningsløst å planlegge tusener av boliger i sør samtidig som man sperrer befolkningen ute fra det mest verdifulle naturområdet i nærmiljøet.

Med økende befolkning og fare for dårligere privat og offentlig økonomi fremover samt øket belastning på alle grønnt- og friområder, kan dette unike natur og friområdet i fremtiden få større betydning enn noensinne. *Hvis det ødelegges, kan det aldri gjøres godt igjen, vi får det aldri tilbake!*

Fra sentralt hold satses det sterkt på friluftsliv, mosjon, fysisk aktivitet som helseforebyggende tiltak, noe som går igjen i planer og rundskriv gjennom de siste årene. Dette gjenspeiler seg også i den norske legeföreningens statusrapport fra 2012 om forbyggende og helsefremmende arbeid.

Arbeidet med folkehelse har politisk enighet, det samme gjelder sammenhengen mellom natur,-friluftsområder og folkehelse.

Miljøverndepartementet annonserte i pressemelding 26.08.13 en handlingsplan for friluftsområder hvor områder ved byer og tettsteder skal prioriteres i årene fremover. Her heter det at: *Område med lite tilgjengelig strandsone og stort press på areala skal prioriterast*". Dette gjelder i høyeste grad den tilgjengelige strandsonen og øyene i Raunefjorden hvor alternativ plassering til ny godshavn er tenkt.

Alt dette er hjemlet i den Folkehelseloven slik skissert under.

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

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

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

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

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

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

### **Massebalanse—massedeponi**

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



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

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

Området representerer den siste frie, ubebygde tilgjengelige skjærgården i kommunen og har derfor et meget høyt konfliktnivå knyttet til miljø, natur og friluftslivsinteresser. Med øket boligbygging i Sandsli-Birkeland-Blomsterdalen, samt ferdigstilling av bybanen til Flesland i løpet av 2016, vil området bli enda mer tilgjengelig for kommunens innbyggere, noe som innebærer at strandsonens bruksverdi for friluftsliv må forventes å øke i kommende år

Konfliktnivået og størrelsen på den foreslåtte utbyggingen vil føre til at det må stilles meget spesifikke og strenge krav til utredning om fylkeskommunen går videre med planene om godshavn i dette området. Det planprogrammet som nå foreligger fremstår som meget tynt, gitt de store natur- og friluftsverdiene som nå står på spill og vi har følgende innspill til hva en videre utredning skal inneholde.

### **Forurensing jord og sjøbunn**

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

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

avbøte mulige negative virkninger fra forurensing for naturmiljøet i fjorden i henhold til naturmangfoldloven. I det videre planarbeidet forutsettes det at Fiskeridirektoratet, Havforskningsinstituttet og marinbiologiske eksperter ved UiB vurderer de negative effektene forurensing fra godshavn kan ha på gyteområder og annet marint biologisk mangfold i Raunefjorden.

## Naturmangfold

I Raunefjorden er det registrert to lokaliteter med med stortare (*Laminaria hyperborea*) som inngår som en viktig naturtype; ”større tareskogforekomster” som er leve, oppvekstområde og tilholdssted for mange forskjellige mikro- og makroorganismer i havet. Tareskogen er bla.a. et viktig næringsområde for kysttorsk som har vært i tilbakegang siden 1994. Gyteområdet for kysttorsk i Raunefjorden er således av nasjonal verdi.

Skjærgården og skogsområdene på Sletten, Lønningen og Mynteviken huser flere rødlistearte fugler (Naturbase, Miljødirektoratet); fiskemåke (CR), svartand (NT), strandsnipe (NT), stær (NT) og bløtdyr på fjordbunnen (*Mya arenaria* (VU) og *Chrysallida pellucida* (EN)). Holmene utenfor Espeland og Mynteviken, samt strandsonen er viktige hekkeområder og habitat for bla.a. hegre, ærfugl, toppand, gråmåke, svartbak, sildemåke, tjeld, og rødstilk. Dersom kunnskapen om konsekvenser for slikt verdifullt naturmangfold er mangelfull, skal naturmangfoldloven § 9 føre-var-prinsippet tillegges stor vekt i avgjørelsen av hvorvidt det kan tillates å etablere godshavn på de foreslåtte lokalitetene. Ingen avbøtende tiltak kan erstatte tapt naturmangfold, når habitat er ødelagt for all framtid.

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

## Bostedsområde og nærmiljø

## Kulturminne og kulturmiljø

Alle data er hentet fra Riksantikvaren sin database Askeladden.

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

- Det er 29 registrerte fornminne i tett beliggenhet i planområdet.
- 19 registrert gravminne lokalitetar og en eldre gravfeltsregistrering med 2 gravrøyser, med andre ord 21 gravrøyser i området Sletten – Hjellestad.

- Det vises her til Hordaland Fylkeskommunes Rapport nr. 19, 2012 Kulturhistorisk registrering Sletten Gård gnr 108. Denne dokumenterer 5 automatisk fredede kulturminner som vil bli ødelagt ved en eventuell havneutbygging i området.
- Gravminner er ihht. Norsk lov automatisk fredet – de har da en definert nasjonal verdi.

## Behov og økonomi

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

Man sier intet om finansiering av en slik havneutbygging.

Riktig nok under Økonomi og finansiering sier planprogrammet som følger:

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

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

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

*«BOH mener det beste alternativet for lokalisering av ny godshavn er 0- alternativet på lang sikt. I tillegg etableres det samarbeid med avlastningskaier i havnedistriktet. Bergen indre havn ligger sentralt plassert med kort vei til hoved innfartsårene til byen. Varestrømsanalysen for Bergensregionen 2008, utført av LTL, viser at dagens beliggenhet er god i forhold til varestrømmene i regionen. Det er i dag jernbanespor helt ned til havneområdet. Det er gode muligheter for intermodalitet med jernbane, en mulighet som i større grad bør kunne utnyttes i fremtiden. Gjennom et tettere samarbeid med Jernbaneverket og CargoNet vil område både på Nygårdstangen og på Dokken / Jekteviken kunne utnyttes bedre. Den nære lokaliseringen mellom havnen og jernbanen vil på denne måten øke konkurransefortrinnet til Bergen som Godshavn. Det vil være betydelige kostnader knyttet til å bygge ut en ny Godshavn i Bergensregionen. I tillegg til selve kaiene, havnearealene, terminalbygg etc. skal infrastrukturen legges til rette. BOH mener en opprustning av dagens alternativ vil være en bedre løsning, der investeringene kan gjennomføres gradvis etter hvert som det er økonomisk kapasitet»*

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

Behovet for jernbaneutbygging til ny godshavn er heller ikke dokumentert. Jernbaneverket uttalte på Hordalands Fylkeskommunes høringsmøte i desember 2013: *"Fra vårt ståsted er planer om jernbane til ny godshavn i Fleslandsområdet prematurt. Vi tror vi må bort fra Nygårdstangen, og en slik flytting antar vi har en kostnadsramme på 6-10 milliarder kroner."*

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

### **Samfunnsøkonomi**

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

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

### **Friluftsliv og oppvekstvilkår for barn og unge -Tilgjengelig uteområde**

Vi kan ikke se at det er på noen måte tatt hensyn til eller vurdert hvor omfattende inngrepet vil være for friluftslivet på Sletten, Lønninghavn og Egdholmene.

§ 1.1 i Plan og Bygningsloven sier: planlegging etter loven skal gi grunnlag for vedtak om bruk og vern av ressurser. Den sier også at hensynet til barn og unges oppvekstvilkår skal ivaretas i planleggingen.

§ 14-3 i Plan og Bygningsloven sier: I forbindelse med vedtaket skal det vurderes og i nødvendig grad stilles vilkår med sikte på å overvåke og avbøte mulige negative virkninger av vesentlig betydning.

Videre står det skrevet i planprogrammet under punkt Friluftsliv at "behov for avbøtende tiltak skal vurderast".

Det er store fri- og rekreasjonsområder i dagens LNF -områder som blir benyttet av skoler, idrettslag, speidergrupper og mennesker i alle aldre. Som eksempel benytter Liland Skole og Lilandspeiderne Mariholmen og Lønninghamn som læringsområde for både maritim og friluftsliv-lære. Liland Skole har også tradisjon for å holde sine skoleavslutninger både jul og vår her.

Lønningstrand Leir og Fritidspark har lange tradisjoner for kanopadling, sjøtrening m.m. og er mye benyttet av Bergen Kommune's skoler til sommerleirer, leirskole og fritidsaktiviteter. Lønningstrand Leir og Fritidspark har også stor og betydningsfull virksomhet for integrering av asylmottakere som innebærer maritim sport, egen basketballbane og fotballbane for aktivitet.

Lønninghavn er også kjent for å være det mest populære bade- og friluftsområdet i Ytrebygda vår og sommer-tid. Lønninghamn disponeres av Bergen og Omland Friluftsråd

Egdholmene er et unikt padle, bade og friluftsområde for alle Bergens innbyggere som er brukere av sjø.

Folk fra alle kanter kommer for å hygge seg i de fantastiske maritime forholdene med fisking, grilling og bading og overnatting i telt og båt.  
Det er ingen alternative skjærgårdsperler i Bergen Kommune som har noen av disse unike mulighetene!

KU må beskrive hva de avbøtende tiltak vil være og hvor det skal lokaliseres.

Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen

Fastsatt ved kgl.res. av 25. mars 2011, jfr. plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 § 6-2 sier at målet er å ivareta allmenne interesser og unngå uheldig bygging langs sjøen, jfr. forbudet mot tiltak i 100-metersbeltet langs sjøen i § 1-8 i plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71 (plan- og bygningsloven). Det skal gjennomføres en sterkere geografisk differensiering, der vernet gjøres strengest i sentrale områder der presset på arealene er stort.

### **Sikkerhet på sjøen**

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

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

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

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

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

### **Beredskap og ulykkesrisiko**

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

Etablering av en havn av den aktuelle kategori må tilfredsstillende mange internasjonale sikkerhetskrav. Prosjektet må avklare om krav i bl.a. IMO-, SOLAS- ISPS- eller ISM Code

gjør en lokalisering av havnen mulig slik det foreslås. Forholdet må utredes umiddelbart for å få belyst om prosjektet tilfredsstillende grunnleggende, internasjonale sikkerhetskrav.

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

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

Skipskollisjoner med påfølgende havari vil utløse enorme oljeutslipp i en sårbar og svært verdifull skjærgård. Farvannet både syd og nord for havneområdet er urent og trangt. Det er relativt kraftig strøm i store deler av området, hvilket vil spre oljen raskt. Forholdet vil gjøre det vanskelig å få lagt ut lenser og samlet opp olje på en effektiv måte før denne har spredd seg til store deler av kysten.

Siden farvannet er trangt, vil aktiviteter knyttet til oljeoppsamling kunne utløse nye kollisjoner, grunnstøtinger og andre farlige situasjoner og dermed eskalering av ulykken. Vanlig skipstrafikk blir hindret av lenser og vil gjøre oppsamlingsarbeidet vanskelig.

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

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

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

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

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

Havnen vil medføre endrede turbulensforhold ved foten av rullebanen. Dette er kritisk for fly som skal lande mot nord. Siden mengden skip og gods i havnen varierer, vil turbulensforholdene være uforutsigbare i forhold til ulike vindretninger og styrker. Dette forholdet alene er uakseptabelt for flysikkerheten og er godt nok argument til å ikke fortsette utredning av havn i området.

Forholdene er omtalt i SINTEF-rapport F24318 og konsekvensutredning fra Avinor datert 10. april 2013. Disse rapportene må inkluderes i videre saksgang.

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

### Kriminalitetforebygging

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

### Godshavn i kombinasjon

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

I Fanaposten 12.11.13 uttaler Ole Særvild, Sea Cargo følgende:

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

Bergen og Omland Havnevesen eget styrereferat av 12. juni 2013

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

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

### Behovet for jernbanetilknytning

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

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

floskel eller en reell mulighet til at gods lastes om fra skip til jernbane og omvendt i stedet for til lastebil.

### Mulige konflikter med Forsvaret

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

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

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

### Mulige konflikter med Avinor

#### FLYSIKKERHET

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

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

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

Konklusjonen i Avinors konsekvensutredningen sier bl.a.:

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

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

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

**”- Havn utfordrer flysikkerheten. For å kompensere for redusert sikkerhet som følge av havn vil logistikk/kapasitet utfordres.” (Dvs. stengt lufthavn pga.**



***vindretningen, dårlig sikt eller lysforurensing el.) Dette er samme argumenter Avinor brukte da man sa nei til tidligere forslag.***

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

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

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

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

Området representerer den siste frie, ubebygde tilgjengelige skjærgården i kommunen og har derfor et meget høyt konfliktnivå knyttet til miljø, natur og friluftslivsinteresser. Med øket boligbygging i Sandsli-Birkeland-Blomsterdalen, samt ferdigstilling av bybanen til Flesland i løpet av 2016, vil området bli enda mer tilgjengelig for kommunens innbyggere, noe som innebærer at strandsonens bruksverdi for friluftsliv må forventes å øke i kommende år

Konfliktnivået og størrelsen på den foreslåtte utbyggingen vil føre til at det må stilles meget spesifikke og strenge krav til utredning om fylkeskommunen går videre med planene om godshavn i dette området. Det planprogrammet som nå foreligger fremstår som meget tynt, gitt de store natur- og friluftsverdiene som nå står på spill og vi har følgende innspill til hva en videre utredning skal inneholde.

### *Forurensing jord og sjøbunn*

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

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

### *Massebalanse—massedeponi*

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

### *Naturmangfold*

I Raunefjorden er det registrert to lokaliteter med med stortare (*Laminaria hyperborea*) som inngår som en viktig naturtype; ”større tareskogforekomster” som er leve, oppvekstområde og tilholdssted for mange forskjellige mikro- og makroorganismer i havet. Tareskogen er bla.a. et viktig næringsområde for kysttorsk som har vært i tilbakegang siden 1994. Gyteområdet for kysttorsk i Raunefjorden er således av nasjonal verdi.

Skjærgården og skogsområdene på Sletten, Lønningen og Mynteviken huser flere rødlistearte fugler (Naturbase, Miljødirektoratet); fiskemåke (CR), svartand (NT), strandsnipe (NT), stær (NT) og bløtdyr på fjordbunnen (*Mya arenaria* (VU) og *Chrysallida pellucida* (EN)). Holmene utenfor Espeland og Mynteviken, samt strandsonen er viktige hekkeområder og

habitat for bla.a. hegre, ærfugl, toppand, gråmåke, svartbak, sildemåke, tjeld, og rødstilk. Dersom kunnskapen om konsekvenser for slikt verdifullt naturmangfold er mangelfull, skal naturmangfoldloven § 9 føre-var-prinsippet tillegges stor vekt i avgjørelsen av hvorvidt det kan tillates å etablere godshavn på de foreslåtte lokalitetene. Ingen avbøtende tiltak kan erstatte tapt naturmangfold, når habitat er ødelagt for all framtid.

Det videre planarbeidet må inneholde:

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

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

### *Landskap*

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

Det videre planarbeidet må inneholde:

- En utredning som gjennomgår de ulike landskapskvalitetene i planområdet og hvordan en mulig Godshavnlokalisering med veier, industri, lagerplasser med mer forringer steds-kvalitetene og påvirker både visuelt og fysisk.

- Tilpasning til omgivelsene og terreng er viktig og må utformes visuelt, noe som vil kreve en meget god utredning av landskapets verdier og sårbarhet i dag.

### *Friluftsliv*

Sletten, Lønningen, Espeland og Mynteviken er en blågrønn buffersone og naturkorridor som står i sterk kontrast til flyplassområdet og industriutviklingen som i dag skjer nær denne, på Espehaugen og i Blomsterdalen. Områdene er lett å nå med buss, til fots eller på sykkel (og fremtidig bybane). Det er i dag er område med spredt boligbygging, med kulturmark, skogsområder, friluftsområder med badeplasser (Lønningstrand og Mariholmen) og en langstrakt strandsoner som er lite privatisert. Fra Sletten i nord til Mynteviken i sør er det etablerte turveier og stier som knytter de ulike grønnstrukturene sammen og gjør strandsonen tilgjengelig. Det er offentlig badeplass i Lønningstrand, og stier og bro som fører ut på Mariholmen gjør også denne øyen til en mye benyttet og populær badeplass i Bergen sør. Den langstrakte strandsonen sør for marinbiologisk stasjon er og mye benyttet til bading, fiske og rekreasjon og den gamle steinsatte kystveien som går her (og fortsetter bak nausterekken i Mynteviken) er ofte benyttet av bevegelseshemmede p.g.a. lett adkomst og få stengsler. Skogen, kulturmarken og strandsonen i dette området er "100 meter skogen", friluftsklasserom og opplevelses- og meststringsarena for skolebarn og barnehagebarn i Ytrebygda og bygdas helselag legger sine ukentlige pensjonistturer i området. Kulturlandskapet er en viktig innfallsport til skog og strandsonen og er i tillegg en viktig arena for friluftsliv i seg selv. Kajakk- og kanopadling i kystområdet er naturvennlige og helsefremmende friluftslivsaktiviteter, og det registreres en økende bruk av området til dette formålet. Dette fremdriver behov for tilrettelagte offentlige utsetningsbrygger for kajaker og kanoer, noe som kan være aktuelt i tilknytning til Lønningstrand badeplass og de omkringliggende friområdene i strandsonen. Skjærgården i Raunefjorden er lun og friluftsområdene på bla.a. Egdeholmene (Eggholmene på folkemunne) benyttes til holmetur, bading og fiske; ofte av båtsportfolk som kommer fra Bergen nord og de omkringliggende kommunene. Området er og en viktig lokal og nasjonal seilingsarena for barn og voksne.

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

Det videre planarbeidet må inneholde:

- En utredning av hvordan plantiltaket vil påvirke friluftslivet i planområdet, de tilgrensende områdene og i Bergen kommune generelt. Her må det synliggjøres hvordan de foreslått inngrepene vil påvirke fri ferdsel mellom de ulike blågrønne strukturene i området.
- Det må videre utredes og synliggjøres hvor mye de aktuelle områdene benyttes til tur, friluftsliv og rekreasjon i dag. Dette kan gjøres med telleposter og feltundersøkelser. Videre må det det synliggjøres potensiell *fremtidig* bruk av området og hvordan bortfallet av friluftsområdene og grøntarealene vil påvirke folks mulighet til helsefremmende aktiviteter, lek og opplevelser i skog, mark og langs sjø.
- Det må utredes detaljerte kart for de eksisterende friluftsområdene, herunder også holmene utenfor Espeland og Mynteviken. Både merkede og umerkede stier og ferdselsårer må kartlegges, likeså må områder med tilrettelagte offentlige fasiliteter (ramper, toalett, brygger, stupebrett med mer) visualiseres

I det videre planarbeidet må de lag, foreninger og organisasjoner som benytter området i dag involveres. Deriblant Gneist idrettslag, Ytrebygda Helselag, Bergen Turlag, Bergen og Omland Friluftsråd, Seilforeninger, Padleforeninger, Velforeninger, Skoler, Barnehager m.m. Dette må til for å sørge for at konsultasjons- og medvirkningskravet jf. plan og bygningsloven ivaretas, og for å sikre et best mulig kunnskapsgrunnlag for det videre planarbeidet.

### *Oppvekstvilkår for barn og unge*

Planprogrammet slår fast at en ”Ei framtidig godshamn vil inneholda hamne -og industriføremål som ikkje legg oppvekstvilkår til grunn”. Stort klarere kan det ikke sies. Godshavn med transportbehov, veianlegg, rasing av kulturmark, skogsområder og strandsoner vil være irreversible inngrep som vil påvirke barn og unges oppvekst i Ytrebygda bydel. Gneist idrettslag er p.t. Norges tredje største med 3400 medlemmer og planområdet er flittig benyttet til oppvarming og jogging, orientering og idrettslek av lagets medlemmer. For Liland, Skeie og barneskolene på Sandsli er dette utfartsområde for naturvitenskap og kjennskap, for rekreasjon og lek. For barnehagene og barnefamiliene i området (og tilreisende) er det trollskog, undring i strandsonen og mestringsarena.

I det videre planarbeidet må det:

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



**Fra:** hoyring@hfk.no

**Sendt:** 23.12.2013 11:26:58

**Til:** Marte Hagen Eriksrud; Hordaland Fylkeskommune - Postmottak

**Kopi:**

**Emne:** høyring - ny godshamn planprogram 200709175 mareri

**Vedlegg:**

Fra: Espegrend Velforening

Adresse: Myntevikveien 50

Postnr: 5258

Namn: Fredrik Leira

Epost: fredrikleira@gmail.com

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

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

Etter vår mening står Regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergens området med forslaget om lokalisering ved eller i Raunefjorden i skarp kontrast til de planer som har rettet arbeidet med Regional plan for folkehelse, og står i kontrast til Folkehelselovens bokstav og ånd.

I henhold til Folkehelseloven skal all samfunnsplanlegging ivareta folkehelseprinsippet. (jfr føre-var prinsippet). I henhold til §11 skal det foretas en helsekonsekvensutredning.

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

Området planlagt for ny godshavn for Bergen og Omegn havneområde ligger i et av de mest naturskjønne omgivelser man har i Bergen kommune. Omkranset av 3 kommuner, ligger østre del med en hittil vernet skjærgard, som natur, kultur og friluftsområde. Området brukes flittig av tusener av innbyggere i Fana, hvorav svært mange har dette som sitt nærrområde.

Det er ikke slik at området er støybefengt ubrukbart og lite bebodd, slik en kan få inntrykk av når noen av forkjemperne for utbygging skal uttale seg. Denne delen av Bergen er populær og hurtigvoksende med stadig nye boligprosjekter og økende innflytting av både mennesker og arbeidsplasser. Området er brukt av en mengde lag og foreninger av ulike aktiviteter ved siden av den bruksverdi det har for enkeltpersoner.

Lønninghamn med tiliggende Mariholmen ved Espelandsbukten er eneste offentlige badeplass mellom Fanafjorden og Nordåsvannet. Hele kystlinjen fra Bergen til Fanafjorden er sterkt bebygget og hindrer allmenheten i å nå sjøen. Kun dette omtalte område med øyene utenfor gir folk fri adgang sjø. Den offentlige strandsonen med sjø og øynene som er utlagt som friområder, benyttes flittig til båtliv, fiske, bading og camping og har ikke sin make innenfor Bergen kommune. Det ligger i nærrområdet til den voksende befolkning i Fana sør og det virker fullstendig meningsløst å planlegge tusener av boliger i sør samtidig som man sperrer befolkningen ute fra det mest verdifulle naturområdet i nærmiljøet.

Med økende befolkning og fare for dårligere privat og offentlig økonomi fremover samt øket belastning på alle grønt- og friområder, kan dette unike natur og friområdet i fremtiden få større betydning enn noensinne. Hvis det ødelegges, kan det aldri gjøres godt igjen, vi får det aldri tilbake!

Fra sentralt hold satses det sterkt på friluftsliv, mosjon, fysisk aktivitet som helseforebyggende tiltak, noe som går igjen i planer og rundskriv gjennom de siste årene. Dette gjenspeiler seg også i den norske legeforeningens statusrapport fra 2012 om forbyggende og helsefremmende arbeid.

Arbeidet med folkehelse har politisk enighet, det samme gjelder sammenhengen mellom natur,-friluftsområder og folkehelse.

Miljøverndepartementet annonserte i pressemelding 26.08.13 en handlingsplan for friluftsområder hvor områder ved byer og tettsteder skal prioriteres i årene fremover. Her heter det at: Område med lite tilgjengelig strandsoner og stort press på areala skal prioriterast”. Dette gjelder i høyeste grad den tilgjengelige strandsonen og øyene i Raunefjorden hvor alternativ plassering til ny godshavn er tenkt.

Alt dette er hjemlet i den Folkehelseloven slik skissert under.

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

men også psykisk helse implisitt i begrepet, og trivsel er nevnt spesielt.

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

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

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

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

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

#### Massebalanse—massedeponi

I en konsekvensutredning for massedeponi av overskuddsmasse eller ifb. med utbygging av kaifronter må det stilles høye og strenge utredningskrav til miljøkonsekvensene ved disse tiltakene i det videre arbeidet. Fjordene er vår verdensarv og i pågående konflikter med fjorddeponi (bla.a. i Nautsdal) pekes det på alvorlige konsekvenser for fiske egg og larver i fjordene og eventuell nedslamming av områder for bløtdyr og rekearter ved blakking av sjøvann. Sterk strøm i Raunefjorden kan føre partikler fra utfyllingene langt av sted i nordlig og sørlig retning og effekten av partikkelforurensning, spredning og sedimentasjonsrater må utredes. Massedeponi problematikken er allerede utredet for et lite området i Raunefjorden i 2013 i forbindelse med FM Gruppen Fyllingen Maskins søknad om løyve til å dumpe inntil 500 000m3 overskuddstein utenfor Flesland kai. Et tiltak som ble stoppet p.g.a. konflikt med biologisk mangfold og miljø i Raunefjorden.

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

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

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



**Fra:** Marit Espeland (marit.espeland@gmail.com)  
**Sendt:** 23.12.2013 23:24:31  
**Til:** Marte Hagen Eriksrud  
**Kopi:**

**Emne:** KOMMENTAR TIL HØRING; "FREMTIDIG PLASSERING AV GODSHAVN"

**Vedlegg:**  
UERSTATTELIG KYSTOMRÅDE

Som 5. generasjons beboer på et gårdsbruk på Espeland ønsker jeg å komme med noen kommentarer til forslaget om godshavn ved Flesland.

Strandsonen og holmene i området rundt Fleslandsalternativet er et helt unikt og vakkert område. Det er en skjærgård med friluftsområder som er fritt tilgjengelig for både beboere og tilreisende. Å ødelegge denne perlen av en indrefilet er helt uforståelig. Kystbyen Bergen kan ikke miste denne kvaliteten ved å bygge en havn her. Ytrebygda bydel er tett befolket med blant annet ti grunnskoler, to videregående skoler og Hordalands største idrettslag. Dette tiltaket vil forringe oppvekstvilkårene til barn og unge i bydelen. Det er en bydel i vekst og kongstanken til Bergen kommune er fortetting langs bybanen. Vi ser allerede i dag konturene av «småbyene» som vokser frem langs bybanetraséen. Hvordan er denne planen forenlig med økt tungtrafikk gjennom området? Har ikke Ytrebygdas befolkning rett på fri ferdsel til sjøen?

Som beboer på Espeland ønsker jeg å informere om den økte trafikken og kjøpproblemene som har kommet i området rundt Blomsterdalen etter utbyggingen av Espehaugen industriområde. Bergen kommune har nok en gang bygget ut et industriområde i Ytrebygda uten å planlegge infrastruktur. Veinettet i Ytrebygda er sprengt allerede både ved Sandsli og Kokstad. Ved å legge en godshavn her øker man trafikken gjennom et tett befolket område. Tilkomsten til denne havnen vil berøre veldig mange. Å bygge en godshavn her vil få fatale konsekvenser for en hel bygd/bydel, både i forhold til forurensning, støy, ødeleggelse av kulturlandskap, naturmangfold og kulturminner. Håper dette kommer tydelig frem i deres videre konsekvensutredninger.

Mvh  
Marit Espeland

(ps Håper mailen er kommet til rett person. Det har vært et problem med nettsiden deres i kveld. Sjekket mailadresser og annen info om emnet for noen dager siden. Når jeg i kveld prøver å gå inn på samme nettside kreves det innlogging. )

Til Hordaland Fylkeskommune

Fra Espeland Vel

## **Høringsuttalelse til Mulighetsstudie Fleslandsområdet.**

**Regional plan for framtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet.**

Espeland Vel vil med dette dokumentet fremme sine synspunkter til Mulighetsstudie Fleslandsområdet.

Alle henvisninger til referanser i dette dokumentet viser til kapittel 34 fra side 55.



Foto: Store Løholmen, Sletteneset, Raunefjorden og Sangolt/Skogsvåg i bakgrunnen.

---

**Contents**

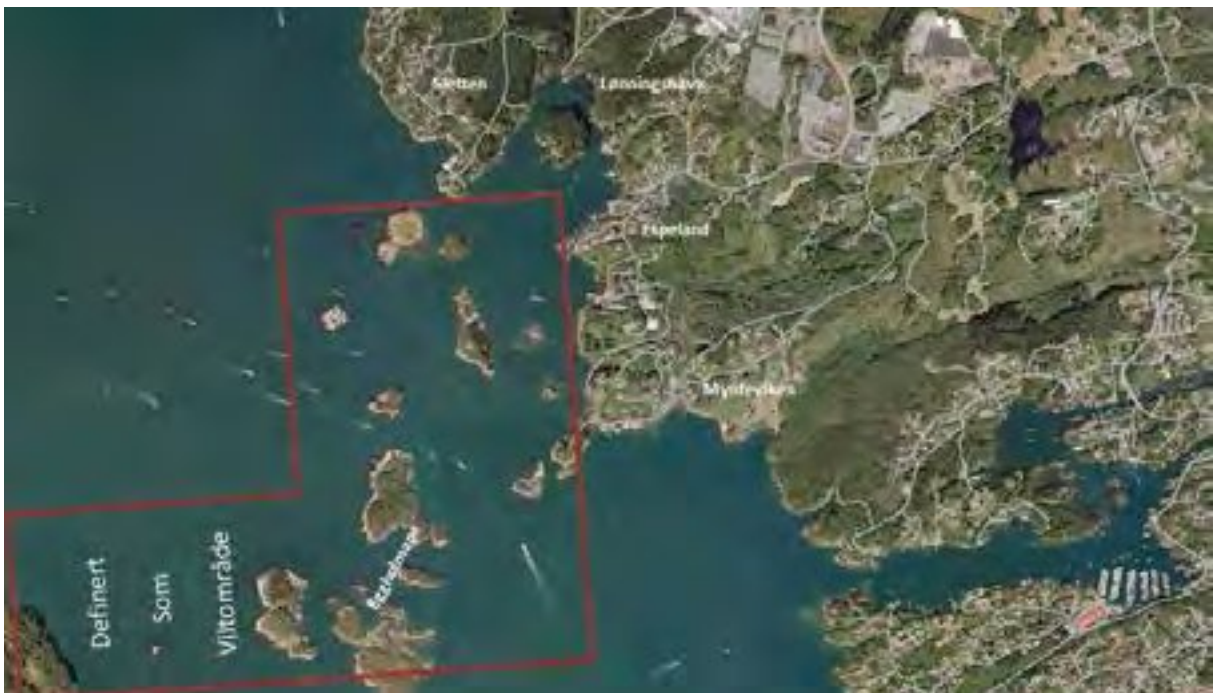
1.	Ytrebygda bydel .....	3
2.	Dyre- og fugleliv .....	4
3.	Kulturminne .....	5
4.	Landbruks-, natur- og friluftsområde (LNF-områder).....	6
5.	Boligområde.....	8
6.	Trafikk situasjonen i Ytrebygda bydel .....	9
7.	Hvordan friluftsområdet blir brukt i dag.....	11
8.	Vil sikre friluftsområde for til alle .....	15
9.	Seilingsled for fritidsbåter.....	15
10.	Gods med tog .....	16
11.	Avinor .....	18
12.	Sjøtransportstrategi 2013-2020 Bergen, en sjøfartsby i verdensklasse .....	19
13.	Omfang av containertrafikken med skip i Bergen .....	20
14.	Omfang av containertrafikk, Ro-Ro og stykkgodstrafikk i Bergen .....	22
15.	Antall skipsanløp og skipsanløp i bruttotonnasje til Bergen og Omland Havnevesen .....	24
16.	Bergen og Omland Havnevesen .....	25
17.	Gøteborg godshavn .....	26
18.	Logistikkpunkt på Flesland.....	28
19.	Toglinje fra Fleslandsalternativet til Bergen.....	29
20.	Dokken og arealbehov .....	31
21.	For optimistiske prognoser for containertrafikken til Dokken .....	32
22.	Tap av markedsandel for sjøtransport med nye regler om svovelutslipp.....	33
23.	Analysearbeid .....	33
24.	Drivkreftene bak en ny godshavn i Bergen og varestrømanalysen .....	34
25.	Oversikt over planene for Fleslandsområdet. ....	36
26.	Tilsvaret til Mulighetsstudien Fleslandsområdet.....	40
27.	Saksbehandlingsfeil .....	50
28.	Oppsummering .....	51
29.	Konklusjonen baserer seg på disse punktene: .....	52
30.	Konklusjon .....	52
31.	Alternative løsninger .....	53
32.	Fra Hordaland fylkeskommune: .....	54
33.	Fra Espeland Vel .....	54
34.	Referanseliste .....	55

## 1. Ytrebygda bydel

Ytrebygda er en bydel i Bergen kommune, beliggende sørvest for byens sentrum. Ytrebygda har 26 722 innbyggere pr.1. januar 2013. Arealet er 38,45 km<sup>2</sup> landareal og 0,94 km<sup>2</sup> ferskvann. Befolkningstettheten for hele bydelen er samlet på 695 innbyggere pr. km<sup>2</sup> landareal. Ytrebygda grenser til Fana bydel i øst og over Fanafjorden i sør. Over Raunefjorden i vest grenser den til Sund kommune på Sotra. Over Grimstadfjorden i nord grenser den til bydelene Laksevåg og Fyllingsdalen.

De mest urbaniserte områdene ligger i den nordøstlige delen mellom Flyplassveien i sør og Nordåsvannet i nord, avgrenset av Ytrebygdsveien i vest og grensen mot Fana bydel i øst. Lenger vest i bydelen, er det omfattende næringsareal. Næringsområdet Sandsli/Kokstad er hjemsted for mer enn 10 000 arbeidsplasser hovedsakelig innenfor petroleum- og IKT-næringer. Lengst vest i bydelen ligger Bergen lufthavn, Flesland.

Områdene sør for Flyplassveien er mer landlig. Her ligger blant annet Blomsterdalen, Liland, Lønningen, Flesland, Espeland, Mynteviken, Ådland, Hjellestad og Milde. Bergens Seilforening og Hjellestad Seilforening holder også til her.



Områdene som er omtalt som E, F og G i Mulighetsstudien Fleslandsområdet er av de aller fineste kystområdene i Bergen.

Sletten, Espeland, Lønningshavn og Eggholmene er Vestlandsidyll på sitt beste og er avbildet over.

Boliger, hytter, naust, holmer, bademuligheter, fiskemuligheter, båtliv, seilekonkurranser, padling, rideskole, dyre og fugleliv, vernet skogsmiljø, vernete kulturminne og en fantastisk variasjon av miljø. Området er definert som Landbruk, natur og friluftsområde: LNF område.

En realisering av Fleslandsforslaget fra Mulighetsstudien vil innebære store naturinngrep i Ytrebygda og langs kystlinjen.

## 2. Dyre- og fugleliv

Området har et mangfold av dyre og fugleliv. Ørn blir ofte observert i området, opptil 10 hegrepar har hekking på øyene. Tjeld, siland, terner, bekkasin, rugde, uglearter, vipper, stjertmeis og måsearter.

På land er det hjortetrekk, opptil 20 hjort har blitt observert i en og samme flokk. Rev er sett på Espeland og Flesland.

Referanse 2.1

Dyre og fuglelivet blir redusert til et minimum ved realisering av Fleslandsalternativet.



Foto: Hegre fra Slåttholmen utenfor Espeland.

### 3. Kulturminne

Referanse 4.2

Bergen kommune Arealplan

#### **Kulturminner og kulturmiljø**

Sitat:

Alle arealplaner og tiltak, også i sjø, skal vurderes i forhold til fredete kulturminner.

Vurdering av kulturminner og kulturmiljø skal være en integrert del av arealplanlegging og søknad om tiltak. I arealplanlegging skal kulturminnemiljøet dokumenteres og det skal vises til hvordan man har søkt å ivareta dette gjennom planforslag og plantiltak. I plan og byggesaker som berører kulturminnemiljøer skal uttalelse fra Byantikvar innhentes.

Alle inngrep i grunnen eller andre tiltak som kan virke inn på det automatiske fredete kulturminnet og som det ikke er dispensert for gjennom gjeldende arealplaner jf. kml § 8,4. ledd er ulovlig uten etter dispensasjon fra kulturminneloven. Søknad skal sendes rette antikvariske myndighet, for tiden Riksantikvaren, i god tid før tiltak/arbeidet er planlagt igangsatt. Kostnader knyttet til nødvendige undersøkelser og eventuelle arkeologiske utgravninger belastes tiltakshaver. Sitat slutt.

De automatiske fredete kulturminnene for Fleslandsområdet underlagt Riksantikvaren. Kostnader knyttet til arkeologiske utgravninger belastes tiltakshaver.



Foto: Sankt Hans på Espeland.

## 4. Landbruks-, natur- og friluftsområde (LNF-områder)

Referanse 4.1

### **Konsekvensutredning Landskap, Bergen Lufthavn Bergen.**

Sitat:

Fjord og kyst i Hordaland, NIJOS 2004, klassifiserer 18 ulike landskapstyper. Kystlinjen ved Flesland tilhører kystbygdene. Landskapet skiller seg fra innlandsfjordene ved at regionen er mer åpen med småkupert hei, åser og mindre fjellformasjon.

Landskap med naturpreg. Det typiske trekket for Ytrebygda ut mot Flesland er den lange og sterkt oppdelte strandlinjen med mange øyer, holmer og skjær, sund og våger i kombinasjon med det småkuperte indre landskapet som ikke har visuell sjøkontakt. Den lange strandlinjen vest for flyplassen og videre nord- og sørover, er et attraktivt landskapstrekk selv om det er fra sjøen strandlinjen oppleves best. Sitat slutt.

Referanse 4.2

### **BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER TIL KOMMUNEPLANENS AREALDEL 2010**

Revidert etter vedtak i miljøverndepartementet 24.04.13.

Sitat

Innenfor LNF-områder (§ 11-7 nr 5) tillates nødvendige bygninger, mindre anlegg og opplag innenfor 100-metersbeltet langs sjøen med sikte på landbruk, fiske, fangst og ferdsel til sjøs. Det forutsettes at bygning/anlegg blir plassert i tilknytning til eksisterende tun, og at det tas særlige hensyn til allmenne interesser. Hjemmel: § 11-11 nr 4. Sitat slutt.

Sitat

### **LANDBRUKS-, NATUR- OG FRILUFTSFORMÅL (§ 11-7 nr 5)**

25 Landbruks-, natur- og friluftsområder (LNF-områder)

I LNF-områdene er det bare tillatt å oppføre bygninger eller iverksette anlegg eller andre tiltak som er nødvendig for drift av næringsmessig landbruk, herunder gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag. Tilretteleggingstiltak for friluftsliv er tillatt. Sitat slutt.

Sitat

Ligger under Hensynssone «Bevaring naturmiljø» jfr. retningslinje paragraf 27.3.4, fra

**27.3.4 BEVARING NATURMILJØ (H560) Biologisk mangfold** For å sikre det biologiske mangfoldet på lang sikt skal arealer avsatt til Bevaring av natur-miljø ivaretas på best mulig måte. Det skal utøves en streng forvaltningspraksis der et langsiktig vern av det biologiske mangfoldet skal være et svært tungtveiende hensyn, for eksempel ved behandling av saker etter landbrukslovverket, herunder saker om arealenderinger, hogst og treslagsskifte. Sitat slutt

Sitat

### **27.3.3 HENSYN LANDSKAP (H550)**

•**Funksjonell strandsoner** Den funksjonelle strandsonen er områder som står i direkte samspill med sjøen økologisk, topografisk og/eller bruksmessig. Innenfor den funksjonelle strandsonen er det et overordnet mål å ta vare på og videreutvikle kvaliteter knyttet til **biologisk mangfold, landskap, kulturminner, bygningsmiljø og allmenn ferdsel**. I senterområder og utenfor 25-metersbeltet i byggeområder skal tiltak plasseres og utformes slik at forvaltningsmålet for den funksjonelle strandsonen ikke påvirkes negativt. Innenfor den funksjonelle strandsonen finnes en rekke kulturminnestrukturer. Naustmiljø: Naust bygget etter tradisjonell byggeskikk har høy verneverdi og bør bevares. Industristeder: Det finnes en rekke tekniske kulturminner i tilknytning til kystlinjen. Disse kan være viktige å bevare for å forstå framveksten av lokalstedet med tilhørende boliger og infrastruktur. Kaier: Kaier og opptrekks plasser forteller om den maritime historiske infrastrukturen og bør bevares i størst mulig grad. Sitat slutt.

Sitat:

### **GRØNNSTRUKTUR (§ 11-7 nr 3)**

24 Grønnstruktur

Tiltak som innebærer arealbruksendringer i områder avsatt til grønnstruktur kan ikke finne sted før området inngår i reguleringsplan.

Hjemmel: § 11-9, nr 1

Naturvennlig tiltak som gjennomføres med sikte på å verne om arealene og/eller gjøre arealene anvendelige for den forutsatte bruk, herunder adkomst til, ferdsel langs eller opphold i strandsonen ved sjø og vassdrag er tillatt.

Hjemmel: § 11-10 nr 1

Arealer som er regulert som friområde skal betjene allmennheten i vid forstand og være offentlige.

Hjemmel: § 11-10 nr 3

Arealer avsatt til grønnstruktur skal ivaretas som grønnkorridorer, naturområder, landskap og/eller områder for lek, friluftaktivitet og rekreasjon på lang sikt. Nærmere bestemmelser om forvaltning av områdene kan være fastlagt i reguleringsplan. Sitat slutt.

Referanse 4.3

### **Grønt plan (Bergen kommune 1993) Grønt Atlas.**

Sitat: Strandlinjen mot sjø.

Strandlinjen har stor verdi for friluftslivet, og det generelle byggeforbudet i 100m-sonen er viktig å håndheve (planbestemmelse § 10). Sitat Slutt.

Hvordan forholder Bergen kommune seg til sine egne retningslinjer og regler?

Bergen kommune har en knapp ressurs på ubebodde øyer. Det finnes ca. 20 øyer i Bergen kommune som er ubebodde. Ved valg av Fleslandsalternativet kan halvparten av disse øyene raseres.

Øyene er automatisk fredet med vernet kulturminne.

Bergen kommune kjenner ikke sitt ansvar for å ta vare på disse unike øyene og vernet kulturminner.

Vi ser at det er Hordaland Fylkeskommune som må ta ansvaret der Bergen kommune glipper.



## 5. Boligområde

Området er et av de fineste boligområdene i Bergen kommune. Nærheten til naturen og sjøen gjør at det oppleves som en idyll. Innenfor støysone kan noen påpeke, men vi som bor her vet utmerket godt at vi har Bergen lufthavn som nærmeste nabo. Det ødelegger ikke idyllen med å bo i området rundt Bergen Lufthavn.

Hordaland Fylkeskommune bør merke seg at beboerne opplever området som idyll de vil bevare og ikke et sted som ikke har verdi pga at det ligger innenfor støysonen til Bergen lufthavn.

Konsekvensene vil bli store i forhold rivning av hus, til støy, til utsikt, betydelig økt trafikk og utrygghet for barn med trafikksituasjonen. Oppvekstvilkårene vil bli sterkt forverret i området og muligheten til å bruke nærområdet vil bli sterkt begrenset.

Referanse 5.1

Fra Kystperle til eksos høi beskriver hva dette vil gjøre med boligmiljøet og nærmiljøet. Av Torill Karina Børnes.

Ingen avbøtende tiltak kan være store nok til å erstatte dette tapet.



Foto: Fra Espeland mot Sletten og Raunefjorden.

## 6. Trafikk situasjonen i Ytrebygda bydel

Blomsterdalen er et boligområde men også trafikk knutepunkt for Milde, Hjeltestad, Grimseid, Ådland, Espeland, Mynteviken, Flesland, Sletten, Lønningen, Liland og Skage. Samt ferjeforbindelsen mellom Hjeltestad til Lerøy, Bjelkarøy og Klokkarvik i Sund kommune.

Blomsterdalen har 3 barnehager i nærheten, Liland barneskole, Ytrebygda ungdomsskole, Gneist idrettslag som er blant Norges største idrettslag, bedehus, Ytrebygda kirke og Blomsterdalen senter.

Blomsterdalen trenger absolutt ikke tungtrafikk som gjennomgangstrafikk. Blomsterdalen har flere farlige gangfelt for barn som går eller sykler til skolen eller idrettsaktiviteter.

Trafikksituasjonen er allerede prekær og all dagens tungtrafikk fra Espehaugen og Lønningen skulle vært styrt via Bergen lufthavn for å skåne beboerne ved Blomsterdalen.

Utbyggingen av Kokstad, Sandsli, Espehaugen og Lønningen har ført til at trafikksituasjonen ved Blomsterdalen og Birkelandskrysset har blitt sterkt forverret. Dessuten er det forventet at trafikken mot Bergen lufthavn vil øke. Adkomsten til Bergen lufthavn vil bli sterkt forverret.

Bergen kommune har lagt BIR gjenvinningsstasjon til Ytrebygda. Dette medfører at alle som skal levere avfall til gjenvinning må kjøre gjennom Blomsterdalen til Espehaugen og så tilbake igjen. Videre så må det samme avfall fraktes tilbake i store containere til Rådalen gjennom Blomsterdalen og Birkelandskrysset. Lastebilene må også tilbake til Espehaugen for å levere de tomme containerne. Så må lastebilene tilbake til BIR anlegget i Rådalen for nye oppdrag.

Gjenvinningsanlegget på Espehaugen er brukt av store deler av bergensområdet, også pga at bompenger «tvinger» de som naturlig bor nærmest Møllendalsveien gjenvinningsstasjon til å kjøre til Ytrebygda. Hageavfall kan ikke leveres på Møllendalsveien og det øker også trafikken mot Espehaugen.

Den tankeløse plasseringen av BIR Espehaugen gjenvinningsstasjon og generering av unødvendig trafikk er bare en liten smakebit på hvordan trafikksituasjonen vil bli ved en utbygging av Fleslandsalternativet.



Kart: BIR Gjenvinningsanlegg i Bergen. Referanse 6.1

Illustrasjonen med BIR viser noe av svakheten med plasseringen av godshavn i Ytrebygda.

Planleggerne til Bergen kommune er vant med å skape trafikk der det ikke er nødvendig.

På samme måte vil store containerlastebiler frakte gods frem og tilbake til Ytrebygda for deretter å omlastes i knutepunktet. Det vil genereres mye unødvendig trafikk. Bergen kommune sine planer bør sørge for at det blir mindre CO2 utslipp og ikke bidra til at utslippene øker betraktelig.

Birkelandskrysset er ikke dimensjonert for en stor trafikkøkning. Dette vil også gå ut over den viktige tilkomsten til Bergen Lufthavn. Veinettet rundt Birkelandskrysset er ikke utbygd for en ekstra belastning som Fleslandsalternativet vil medføre.



Foto: Biologisk stasjon, Espevrend. Godt naboskap? Biologisk stasjon og godshavn.

## 7. Hvordan friluftsområdet blir brukt i dag



Her bades det fra kai på Flesland. På fine sommerdager må man lete etter badeviker som er ledig på øyene rundt Flesland/Hjellestad. Det er et yrende liv av folk som bruker området.



I Mynteviken/Raunefjorden blir det holdt jevnlig trening /konkurranser for seiling i regi av Bergen Seilforening.



Her utforskes fjæren ved Mariholmen av barn og ungdommer. Dette stedet brukes av Lønningshavn Leiested og skoler fra lokalområdet.



Dette bildet er tatt fra Mynteviken en nydelig vinterdag i desember. Området er mye brukt av turgåere og familier.



Mange av de som har seilbåt, har base på Hjellestad. Her kommer folk fra hele Bergen som har båten sin liggende i seilforeningen.



Kanopadling og kajakkpadling er populære aktiviteter i området. Her er noen fra Lønningshavn Leirsted som har vært på kanotur. Det kommer tilreisende med bil som har med kano/kajakk for å padle i nærområdet.



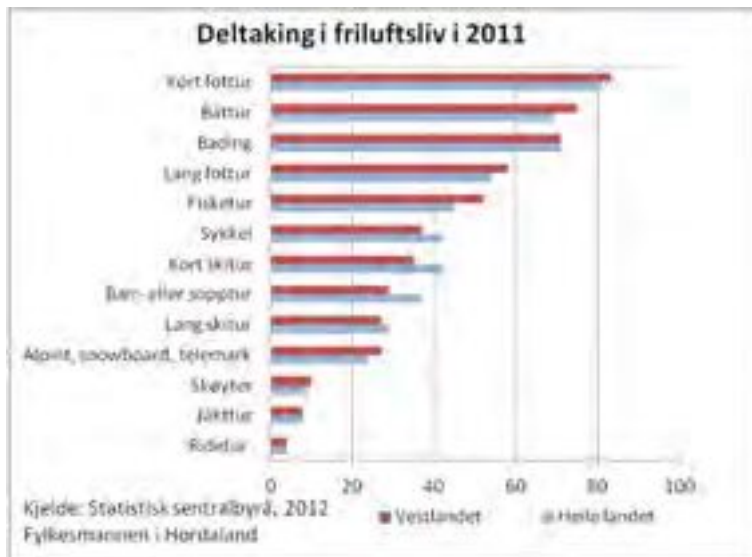
Turidyll på Eggholmene. Mange familier bruker holmene til overnatting om sommeren. Øyene er brukt mye av båtfolk som overnatter i vikene.



Her sitter guttene klare. Hjellestad Jetskiklubb er ivrige brukere av området. De har egen jetskibane som ligger rett utenfor Hjellestad. Klubben har både Europa og verdensmestre blant medlemmene.

Dette er bare noen av de aktivitetene som folk driver med i området. I tillegg kan det nevnes at det er en klatrevegg ved Marinbiologisk Institutt som brukes av lokale og tilreisende. Mange som har naust og båt, bruker området til fiske og krabbefiske/hummerfiske. Området er attraktivt for dykking og vindsurfing.

## Referanse 7.2 Hordaland Friluftsliv:



Alle disse aktivitetene utenom alpint og jakttur brukes nå av innbyggerne i Bergen kommune i det planlagte området for Fleslandsalternativet.

Spørsmålet er om Hordaland Fylkeskommune synes et område som har disse aktivitetene er en naturlig lokalisering for ny godshavn for Bergen?

## 8. Vil sikre friluftsområde for til alle

### Referanse 8.1

Pressemelding 26. august 2013 fra Regjeringen.

Sitat: Regjeringa vil halde fram med å sikre friluftsområde slik at alle kan få tilgang til dei. Ein ny [handlingsplan for statleg sikring og tilrettelegging av friluftsområde](#) legg opp til å prioritere område ved byar og tettstader i åra framover.

– Nesten 80 prosent av befolkninga bur i byar og tettstader, og presset på grøntområde er stort. Det er difor viktig å sikre friluftsområde her. Men det skal framleis også sikrast friluftslivsområde utanfor byar og tettstader. Der skal vi legge hovudvekta på strandsoneområde og område ved innlandsvassdrag, seier miljøvernminister Bård Vegar Solhjell.

Område med lite tilgjengeleg strandsone og stort press på areala skal prioriterast. Sitat slutt.

Hvordan forholder Bergen kommune og Hordaland Fylkeskommune seg til handlingsplanen for statlig sikring og tilrettelegging av friluftsområde?



Foto: Friluftsliv i praksis. Espeland kai i bakgrunnen.

## 9. Seilingsled for fritidsbåter

Fritidsbåter som enten skal fra sør eller nord bruker området som seilingsled. Ved realisering av Fleslandsalternativet tvinges fritidsbåtene ute i seilingsleden for skipstrafikken. Deler av Raunefjorden brukes også som konkurranseområde for Hjellestad Seilforening og Bergen Seilforening.

Området kan betegnes som Bergen kommune sitt idrettsområde for seiling både for trening og konkurranse.



## 10. Gods med tog

### Referanse 10.1

Godstrafikk tall fra SSB for 2010.

Godstransport med jernbane mellom Vestlandet og Oslo er på 378 140 tonn.

Godstransport med jernbane mellom Oslo og Vestlandet er på 617 367 tonn.

Dette viser at 39 % av containerne går tomme eller frakter frisk vestlandsluft fra Bergen til Oslo.

Tallene viser at det er stor ledig kapasitet med vanlig gods med tog fra Bergen til Oslo.

Da er spørsmålet om hvilke speditører som har skrevet under på at de vil bruke tog i fremtiden med lokalisering Flesland. Vil containerne fremdeles gå tom tilbake til Oslo?

Markedet bruker ikke godstrafikken fra skip til tog selv om de har all mulighet til å bruke det i dagens 0 løsning. Hvorfor markedet ikke bruker denne muligheten er enkel: Det er svært få containere som skal fra skip til tog og omvendt.

Man skal ikke planlegge noe som ikke har realisme i seg. Tallene for godstrafikken viser dette.

Til/Fra	Antall TEU per år	Beskrivelse
Dokken	30 000 TEU	Skip. Tall fra 2012. Referanse 13.1
Nygårdstangen	135 000 TEU	Tog. Prognose 2013. Referanse 10.2

Tallene viser at gods med jernbane er viktig og i fremgang. Imidlertid er det meget lite marked for å overføre containere fra tog til skip og omvendt.

Det må nesten være verdensrekord i kostnader for en tomt på Nygårdstangen. Kostnaden blir da for Flesland gods og terminal (2.1 Mill) + toglinje (4 Mill), ref. Rambøll Konsekvensutredning for Flesland Nord. Altså 6.1 milliarder for 90 mål tomt.

Fra forrige konsekvensanalyse for Flesland Nord (Referanse 10.3) så er tog koblingen ikke realistisk og dette stadfestes av Rambøll som advarer i konsekvensutredningen Flesland Nord for stor usikkerhet i forhold til gjennomføringen. Rambøll sier dette i en så klar melding som de kan til oppdragsgiver Hordaland Fylkeskommune og en bør forvente at Hordaland Fylkeskommune tar hintet.

På Hordaland fylkeskommune sitt møte 23/10-2013 om Fleslandsområdet ble det fremlagt forslag for å vite hvem som skulle betale dette. Dette var kommentert tidligere fra Bergen kommune at det var ikke så viktig å få klargjort.

Vi mener det er uansvarlig politikk å lage urealistiske planer som samtidig raserer store områder. Det blir en halvveis løsning som øker trykket på veinettet. Det er flott at politikerne har visjoner for byutviklingen. Hordaland Fylkeskommune bør gjennomskuer dette.

Plassering av havn og godsterminal på Flesland blir en politisk-, bomiljø-, økonomisk- og veimessig tvangstrøye i fremtiden.

#### Referanse 10.4

Espeland Vel har sett på regnestykket som NHO Logistikk og Transport har utarbeidet for gods fra Shanghai til Bergen.

NHO Logistikk og Transport har vist at kostnadene er lik for disse 2 alternativene. 4270 USD.

#### Alternativ 1:

40' Container fra Shanghai til Arna via Bergen Havn

#### Alternativ 2:

40' Container fra Shanghai til Arna via Gøteborg Havn og med Jernbane fra Gøteborg til Nygårdstangen og deretter med bil til Arna

Spørsmålet til NHO Logistikk og Transport er om avgifts direktiv på drivstoff fra 2015 med økt kostnader for sjøtransport er tatt med i denne beregningen?

Det er blitt anslått 10 % økning i kostnader. Referanse 10.5.

Vi mener det er mer samfunnsøkonomisk riktig å bruke pendlertog fra Gøteborg til faste tider. Denne ville knyttet containergods trafikk mellom Gøteborg, Oslo, Geilo, Voss og Bergen på en utmerket måte. Dette ville ført til mindre gods på vei.

Hordaland fylkeskommune må se på hva som er mest samfunnsøkonomisk riktig å gjøre.



Foto: Dokken toglinje november 2013.

## 11. Avinor

Med en planlagt godshavn så nær rullebanen på Flesland så var det på sin plass at Avinor stoppet løsningen nord på Flesland.

Imidlertid har de flyttet planene sørover. De samme grunnene som Avinor avslo alternativet på Flesland, gjelder også for rundt hele Fleslandsområdet.

Fra Avinor fra konklusjon på Flesland Nord:

Referanse 11.1

Sitat.

Konklusjonen er at Avinor Bergen lufthavn ikke kan gi sin tilslutning til planer om en ny containerhavn for Bergen på Flesland. Sitat slutt.

Avinor burde vært mer klar i sin beskrivelse for området. Egentlig mener Avinor hele området rundt Bergen lufthavn, men dette har ikke Bergen kommune, Business Region Bergen og Maritimt forum forstått.

Det samme vil være konklusjonen for Sletten, Lønningshavn, Espeland og Eggholmene. Avinor kan aldri godta et stort område rundt rullebanen og innflygning som er lyssatt.

Absolutt ingen er tjent med at piloter blir usikker på hvilken lyssatt «rullebane» de skal lande på.

Absolutt ingen er tjent med at store fjellskjæringer skaper nye vindretninger og turbulens som kan skape problemer for fly under innflygning. Jo kraftigere vinden er, jo mer vil disse kreftene innvirke på innflygning.

Referanse 11.2 Avinor 2013.

Sitat:

Utrykningsveier:

- Bergen Lufthavn har utrykningsveier i nord og i sør for rullebanen. Disse er lovpålagte. En evt. ny havn, forutsettes å ikke begrense disse utrykningsveiene. Sitat slutt.

Ved valg av Fleslandsområdet vil utrykningstiden fra hendelser med fly som lander i sjø bli 4-5 minutter forsinket pga utrykningsbåten må ta omveier. Disse 4-5 minuttene kan være forskjellen på liv og død for de mennesker som er i sjøen etter en landing i Raunefjorden.

Referanse 11.3 SINTEF 2013 Rapport fra gammel plan for E og F/G.

For Fleslandsområde E, F og G så gjenstår det foreløpig rapport og for E og F området gjenstår 3D vindsimuleringer.

På den måten tviler vi sterkt på om Fleslandsområdet E, F og G kan bli godtatt av Avinor.

Avinor kan ikke tillate en slik nedgradering av sikkerheten i forhold til turbulens, lysforhold og forsinket redningsarbeid rundt Bergen Lufthavn.

## 12.Sjøtransportstrategi 2013-2020 Bergen, en sjøfartsby i verdensklasse

Referanse 12.1

Byråds sak – 240/13

«Godstrafikk – Bergen kommune bør regulere et tilstrekkelig område for å utvikle en ny moderne havn på Flesland, som et logistikk-knutepunkt der transportører som frakter gods på veg, bane, sjø og luft kan tilbyes samlokalisering.»

Saksbehandlingsfeil å angi sted før resultatet av høringsrunden er ferdigbehandlet i Hordaland Fylkeskommune. Angir sted før en kjenner til hvilke konsekvenser det vil medføre.

Bystyret i Bergen kommune brukte 3 ganger så mye tid på sykkel (offentlig sykkelpumpe, sykkel under tak og sykling i enveiskjørt gate) enn behandlingen av Sjøtransportstrategi i bystyremøtet 30/10-2013

Det er enklere å snakke om noe som en kan forholde seg til enn saker som politikerne ikke har tid til å sette seg inn i.

«Cruisetraffikk – Bergen kommune bør jobbe for at Bergen får status som snuhavn for cruise for å øke verdiskapningen tilknyttet cruisenæringen.»

Økningen i cruisetraffikken vil øke forurensningen betydelig i Bergen. Havnen er ikke elektrifisert og om den hadde vært det så er det ikke sikkert cruisenæringen hadde brukt elektrisitet pga kostnadene.

Hadde cruisetraffikken blitt tvunget til å bruke elektrifisering så kan det være at cruiseskipene dropper Bergen pga kostnadene. Så det er en Tap-tap situasjon.

Økt cruiseanløp vil føre til økt forurensing for luft og vann.

Så det er snakk om enten mye mer forurensing i Bergen, eller tap av cruiseanløp pga høye kostander for cruisenæringen med elektrifisering.

Hordaland fylkeskommune bør merke seg den lettvinde behandlingen av Sjøtransportstrategien 2013 - 2020 Bergen i bystyret og strategien i forhold til Flesland som godshavn og cruisestrategien.

Hordaland fylkeskommune må overse det utilbørlige presset i denne saken fra byrådet og bystyret i Bergen kommune.

## 13.Omfang av containertrafikken med skip i Bergen

### Referanse 13.1

Containerterminalen omsatte 30.000 TEU i 2012.

### Referanse 13.2

I youtube filmen om Flesland godshavn Nord vises et containerskip som kan ta 3200 TEU.

For å illustrere størrelsen har vi vist dette banale regnestykket:

Normalt er det stor forskjell på størrelsen av containerskipene men dersom vi bruker størrelsen fra filmen så blir regnestykket slik:  $30\ 000/3200 = 9,3$  skip. Omsatt 10 skip er medregnet lasting og lossing og det vil si 5 skipsanløp.

Omsatt blir det 5 fulle skip i ankomst og avgang og som dekker hva som var den totale godsmengden for containerhåndtering i 2012 for Bergen indre havn.

Dette illustrerer hvor lite skips container trafikken utgjør i Bergen.

Dette viser at det ikke er behov for en ny havn. Fordel volumet på eksisterende 0 løsning, Kombinasjonsløsning og Gøteborg (se neste punkt).

### Referanse 13.3

Sitat

Ole Sævil er administrerende direktør i Hop-selskapet Sea Cargo, firmaet som er den største brukeren av godshavnen på Dokken i dag (ca. 40 %).

Sævil mener behovet for en ny havn er ikke-eksisterende, at en samlokalisering av sjø-, tog-, og flytransport er meningsløst og at en eventuell ny havn aller helst burde vært plassert på Karmøy eller Stord.

Havnen bør ligge der den ligger i dag. Den kan effektiviseres mye dersom man fjerner aktivitet som ikke er sjørelatert, noe det er det mye av i dag. I tillegg er det ventet en stor nedgang i volumene som transporteres på sjø i årene fremover. Alle tellinger viser at sjøen taper terreng i forhold til landeveien. I 2015 vil et nytt avgifts direktiv på drivstoff øke kostnadene for sjøtransport, noe som vil bidra til en ytterligere nedgang, sier han. Sitat slutt.

Hvilke framtidsutsikter ser Bergen og omland havnevesen for containertrafikken i Bergen?

Vil Bergen kunne ta markedsandeler fra Gøteborg, Oslo og Stavanger?

Espeland Vel tviler sterkt på at Bergen kan ta markedsandeler fra andre steder med etablerte skips pendlerruter.

Dette viser også tydelig at Bergen ikke er et godsknutepunkt i nasjonal og internasjonal målestokk. Bergen er kun et godsknutepunkt for Bergen og de nærmeste nabokommunene.

Dette viser også at den nye havnen kun er ment for dagens behov. Den nye havnen er ikke dimensjonert for at en utvikling. Kai lengde på 800 meter som er et absolutt krav er ikke mer enn at det enkelt kan bygges ut i Kombinasjonsløsningen.

De største containerskipene som anløper Bergen er på ca. 10 000 Bruttotonn. Til sammenligning er verdens største containerskip på ca. 174 000 Bruttotonn.

Hordaland Fylkeskommune bør ligge til rette for å flytte de tomme containerne på Dokken til Ågotnes.

Hordaland fylkeskommune bør merke seg de lave tallene for containertrafikk i Bergen slik vi har vist.



Foto: Sletten

## 14. Omfang av containertrafikk, Ro-Ro og stykkgodstrafikk i Bergen

I november 2013 sjekket Espeland Vel godsanløp i Bergen havn.

Referanse 14.1

Oversikten viser faste gods pendleruter for skip som går til Dokken og Jekteviken i Bergen.

Kolonnen for Antall viser antall anløp i Bergen for pendlerrutene for november. Dette er anløp på vei opp kysten eller anløp tilbake mot utgangspunktet kolonne (Fra).

Antall anløp Bergen for november 2013.

Type	Skip	Antall	Fra	Via	Til
Stykk, Container	ECL Commander, Rita North Express	9	Hamburg	Bergen	Florø, Måløy, Sauda
Ro-Ro	Sea Cargo Express	8	Aberdeen	Bergen	Trondheim / Flakk / Orkanger / Stjørdal
Ro-Ro	Trans Carrier	3	Amsterdam	Bergen	Haugesund
Container	Maersk Flensburg	4	Bremerhaven	Bergen	Måløy
Container	Norkinn, Nordvåg	3	Eemshaven	Bergen	Kirkenes
Ro-Ro	Cometa, Tananger	6	Hirtshals	Bergen	Hammerfest
Stykk-godsskip	Tango, Sveland	4	Haugesund, Tysvær, Karmøy / Kårstø, Skudeneshavn, Kopervik	Bergen	Florø
Ro-Ro	SC Ahtela/Baltic Bright	7	Imminghan	Bergen	Haugesund, Tysvær, Karmøy / Kårstø, Skudeneshavn, Kopervik
Stykk-godsskip	BBC Kwiatkowski, North Express +	7	Kysten	Bergen	Kysten
Container-skip, Bulk	ECL Commander, Tina, Pioneer Bay, Wilson Ruhr, Wilson Saar, Wilson EMS	11	Rotterdam	Bergen	Ålesund / Sula / Langevåg / Brattvåg / Haram / Giske
Container-skip, Bulk	Anabella S, HAV NES, Pioneer Bay	3	Stavanger	Bergen	Stavanger, Sola / Risavik, Forus, Dusavik, Mekjarvik
Stykk-godsskip	Nordvåg, Nordvik	3	Swinoujscie	Bergen	Tromsø
Diverse	Ad-hoc	4	Ad-hoc	Bergen	Ad-hoc

I oversikten er det ikke tatt med skip til:

- Forsvaret, Offshore skip, Fiske, Sand og steindumper
- Andre kaier: Straume, Ågotnes, Norsk Stål, Rolf Olsen Salt Hegreneset, Florvåg
- Faste plasser for Ro-Ro med Hurtigruten og Ro-Ro med Stavangerfjord.

Totalt var det 71 godsanløp til Dokken og Jekteviken området i november 2013. Dette utgjør 2,36 anløp per døgn.

Flesteparten av disse anløpene har kortere enn 6 timer ved kai før de skal videre.

For skip som kommer inn til Gøteborg fra Asia vil det være for dyrt å omlaste til nytt skip.

Derfor har ikke Bergen anløp direkte fra Gøteborg. Containere som kommer til Gøteborg blir videresendt med bil eller tog.

Hordaland Fylkeskommune bør merke seg omfanget av godstrafikken. Godstrafikken består av faste pendlerruter og med begrenset mengde. Bergen er en del av skips pendlerrute for hele kysten fra Stavanger til Kirkenes.

Espeland Vel antar at det er god kapasitet på disse pendlerrutene som kan ta en eventuell økning i godsmengden uten at det er behov for hyppigere anløp.

Hordaland Fylkeskommune bør merke seg at dette omfanget ikke skriker etter behov for ny havn.

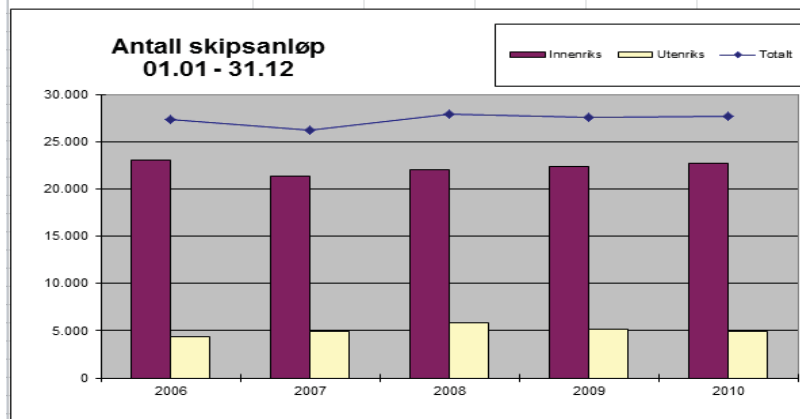


## 15. Antall skipsanløp og skipsanløp i bruttotonnasje til Bergen og Omland Havnevesen

Referanse 15.1

Viser stabil antall skipsanløp i en 5 års periode. Ingen utvikling.

Antall skipsanløp 01.01 - 31.12					
Pr. distrikt	2006	2007	2008	2009	2010
Innenriks - indre havn	17.125	15.901	16.685	16.799	17.317
Innenriks - øvrige distrikt	5.887	5.450	5.376	5.607	5.422
Utenriks - indre havn	2.524	2.844	2.791	2.623	2.599
Utenriks - øvrige distrikt	1.806	2.034	3.023	2.556	2.316
<b>Totaltall</b>					
Innenriks	23.012	21.351	22.061	22.406	22.739
Utenriks	4.330	4.878	5.814	5.179	4.915
<b>Totalt</b>	<b>27.342</b>	<b>26.229</b>	<b>27.875</b>	<b>27.585</b>	<b>27.654</b>

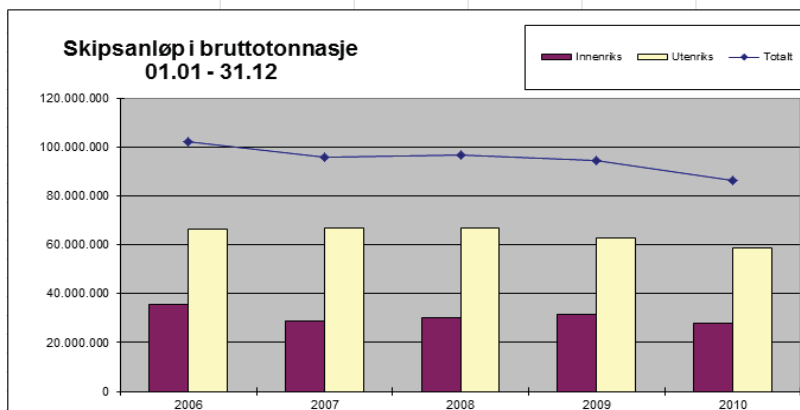


Referanse 15.1

Viser klar nedgang i skipsanløp i bruttotonnasje i en 5 års periode.

Spesielt utenriks indre havn men også for innenriks indre havn.

Skipsanløp i bruttotonnasje 01.01 - 31.12					
Pr. distrikt	2006	2007	2008	2009	2010
Innenriks - indre havn	11.850.464	10.572.535	11.306.860	11.374.752	10.276.235
Innenriks - øvrige distrikt	23.771.609	18.206.788	18.786.694	20.147.038	17.474.023
Utenriks - indre havn	29.256.943	29.171.707	25.135.505	22.229.864	21.949.042
Utenriks - øvrige distrikt	37.241.147	37.666.312	41.479.394	40.509.114	36.761.919
<b>Totaltall</b>					
Innenriks	35.622.073	28.779.323	30.093.554	31.521.790	27.750.258
Utenriks	66.498.090	66.838.019	66.614.899	62.738.978	58.710.961
<b>Totalt</b>	<b>102.120.163</b>	<b>95.617.342</b>	<b>96.708.453</b>	<b>94.260.768</b>	<b>86.461.219</b>



## 16. Bergen og Omland Havnevesen

### Referanse 16.1

Bergen og Omland Strategiplan 2009 – 2024. Datert 2. mars 2009.

Sitat:

Dagens havnedistrikt som omfatter 11 medlemskommuner ble opprettet i 1990 og har fått navnet Bergen og Omland Havnevesen.

Selskapet er i dag inne i en brytningsperiode der mange av de ytre rammebetingelsene er under endring herunder ny havne- og farvannslov, ny kommunedelplan for Bergen indre havn, fylkesdelplan for ny godshavn og Nasjonal Transportplan 2010-2019.

Bergen og Omland havnevesen (heretter BOH) mener at dagens plassering av havnen er det beste alternativet også i et langsiktig perspektiv. Med en effektivisering og utbygging av dagens havneareal kombinert med avlastningskaier i havnedistriktet, vil dagens lokalisering være en god havn også for fremtiden.

Dette alternativet har vokst frem gjennom denne strategiprosessen. Det er flere gode grunner til å beholde dagens plassering av godshavnen. Bergen indre havn ligger sentralt plassert med kort vei til hovedfartsårene til byen. Varestrømsanalysen for Bergensregionen 2008, utført av LTL, viser at dagens beliggenhet er ideell i forhold til varestrømmene i regionen. Å tvinge varetransporten over havnen ut av byens sentralsone har meget store negative konsekvenser for godstransport, siden målet stort sett er nettopp byen.

Havnen har i dag et jernbanespor ned til kaien. Det er gode muligheter for Inter modalitet med jernbane, en mulighet som i større grad bør kunne utnyttes i fremtiden. Det er allerede etablerte havneareal og logistikk-løsninger. Det forventes at kostnadene til å utbedre eksisterende infrastruktur vil være langt lavere enn å bygge en ny godshavn. I Bergen indre havn ligger den viktigste infrastrukturen allerede klar.

Undertegnet av Gunnar Bakke, Leder i havnestyret. Sitat slutt.

Espeland Vel konstaterer at vi ikke kunne skrevet det bedre selv. Hva som har fått Gunnar Bakke til å skifte mening bare noen år etter er et spørsmål vi stiller oss?

### Referanse 16.2

Byrådet velger Flesland havn

Sitat: Torsdag behandler byrådet Bergens første plan for sjøtransport, og der er Flesland blinket ut som den eneste løsningen.

- Saken er overmoden. Vi har tidligere vedtatt at aktiviteten på Dokken og Nygårdstangen skal flyttes, men ikke hvor. Det er ikke mange steder i verden de har klart å samle fly, jernbane og vei, sier næringsbyråd Gunnar Bakke. Sitat slutt.

## 17. Gøteborg godshavn

Gøteborg havn er Nordens største havn for container godstrafikken. Havnen er på ca. 13 kilometer og litt større enn den nye «store» satsingen i Bergen med absolutt krav på 800 meter kai lengde.

Sammenligning av TEU: **Twenty-foot equivalent unit (TEU)** er basert på volumet til en 20 fots container.

Anløps by	Antall TEU per år	Beskrivelse
Bergen	30 000 TEU	Tall fra 2012.
Stavanger	19 952 TEU	Tall fra 2013, 1 kvartal x 4.
Oslo	200 000 TEU	Tall fra 2012.
Gøteborg	840 000 TEU	Tall fra 2007. Har kapasitet til 3 millioner TEU.
Rotterdam	10 800 000 TEU	Tall fra 2008.

Mye av containerne kommer allerede inn til Gøteborg. Så blir spørsmålet om godset skal omlaste de til ny båt (fordyrende ledd), direkte på pendlertog via Oslo til Bergen eller til lastebiler.

Muligens er det på den bakgrunnen at enkelte foreslår å satse på Gøteborg som sentralhavn for Norge fremfor Oslo. Gøteborg håndterer årlig cirka fem ganger så mange TEU som Oslo Havn. Spørsmålet er om Gøteborg Havn representerer et optimalt knutepunkt?

Pendeltog har vært nøkkelen til suksess i bestrebelsene for å få mer av godset over fra vei til tog. Pendeltogene kjører til faste tider med et fast antall vogner – med eller uten containere. Det eliminerer behovet for vognskifting og øker dermed kundenes muligheter for å få sine containere frem raskt og forutsigbart.

Gøteborg kan brukes som godshavn for Bergen og videreutvikle Bergensbanen slik at Bergen kan få stabile leveranser av gods direkte fra Gøteborg med tog.



Foto: Eggholmene utenfor Mynteviken.

Verdens største containerskip kan gå til Bremerhaven med 18.000 TEU i et skip. I et tenkt tilfelle med fullt skip vil den totale omsetning bli 36 000 TEU i lastning og lossing for et skip. Husk at Bergens årlige containervolum var 30 000 TEU i 2012.

Referanse 17.1

I det tenkte tilfellet ville verdens største containerskip med 1 anløp ha 17 % ledig kapasitet på lastning og lossing for det årlige containervolum til Dokken og Jekteviken.

Dette illustrerer størrelsen på containertrafikken til Dokken og Jekteviken.

Hordaland fylkeskommune bør merke seg at tallene setter Sjøtransportstrategiplanen fra Bergen kommune, en sjøfartsby i verdensklasse i et nytt lys.



Foto: Verdens største containerskip: Mærsk Triple E: Kapasitet 18 270 TEU

## 18. Logistikkpunkt på Flesland

Fly- tog – bil – skip - Logistikkpunkt på Flesland

Høres utrolig fint ut på papiret men hvor realistisk er det? Det høres ut som noen logiske brister.

### Hva skal omlastes?

- Fra fly til tog og fra tog til fly                      Lite marked
- Fra fly til skip og fra skip til fly                      Ref. a
- Fra fly til bil og fra bil til fly                          Logisk
- Fra tog til skip og fra skip til tog                      Ref. b.
- Fra tog til bil og fra bil til tog                          Logisk
- Fra bil til Skip og fra skip til bil                        Logisk

Av 6 punkter er bare 3 logisk riktig.

De 3 punktene som er logiske dekkes fint inn under 0 alternativet og Kombinasjonsalternativet.

- a) Logistikk mellom fly og skip vil kunne bedres, men sannsynligvis i liten grad. Erfaringer fra andre land viser at det er lite logistikk mellom fly og skip. (Ref. Avinor tilbakemelding)  
Referanse: 18.1
- b) Tog til Flesland er lite realistisk med en kostnadsramme på 2,9 til 4 milliarder, kun for tilkobling til eksisterende toglinje i Bergen. I tillegg kommer 2.1 milliarder i forbindelse med terminal. Så ca. 6.1 milliarder i 2010 kroner for det gamle Flesland Nord alternativet.  
Referanse 10.3

Markedet bruker ikke det eksisterende alternativet som ligger til rette i 0 alternativet.

Lite marked for varer som kommer med skip til Bergen og skal videre med tog.

Dagens situasjon viser at det er veldig få containere som kommer med tog og skal videre med skip. På samme måte er det få containere som kommer med skip og skal videre med tog. Dette omlastningspunktet er ikke viktig.

Vanlig gods med tog er viktig fordi markedet er større for gods med tog som skal siste tur med bil før de er fremme til bestemmelsesstedet, men altså ikke de få containerne som kommer fra tog og skal videre med skip eller omvendt.  
Referanse 18.2

I tillegg vil Jernbaneverket sitt valg av lokalisering av jernbaneterminal være avgjørende. Se neste kapittel.

Planene ligner mye på historien om keiserens nye klær.

## 19. Toglinje fra Fleslandsalternativet til Bergen

Plan- og bygningsloven angir at en utbygging av tomt også skal ha planlagt tilkomstvei.

Fleslandsalternativet E, F og G er klar og vist i detalj hvilke hus som blir direkte rammet og ekspropriert ved et av valgene.

Imidlertid er ikke planarbeidet for toglinjen til Bergen vist i detalj.

- Hvilke hus som blir direkte berørt og ekspropriert er ikke vist for toglinjen som vil sannsynligvis gå gjennom Ytrebygda via Fyllingsdalen, gjennom Løvsstakken og tvers over Bergen eller via Arna dalen?
- Hvilke naturlandskap blir ødelagt ved denne toglinjen?
- Hvilke kulturminner kan ødelegges ved trasevalget?

Hordaland fylkeskommune har tatt selvkritikk på at Mulighetsstudien har blitt holdt hemmelig i 2 år under planleggingen. Espeland Vel kan opplyse at Hordaland Fylkeskommune gjør samme feil med ikke å ta med fullstendig plan som inkluderer trasevalg for toglinjen. De som per i dag ikke vet at denne toglinjen kan ramme dem og faktisk få sine hus ekspropriert er ikke informert.

Etter planen kan de først i 2015 under neste høringsrunde få tilkjennegitt sine meninger formelt. Da er vi inne i det 5 året etter planen startet i 2011.

Dette er saksbehandlingsfeil og brudd på Forvaltningsloven og Plan og bygningsloven.

Den egentlige grunnen til at toglinjen ikke er tatt med på alvor i denne mulighetsstudien er at Jernbaneverket har sin egen mulighetsstudie for lokalisering av jernbaneterminal som er uavhengig av godshavnplanene.

Problemet er at arbeidet med mulighetsstudie for godshavn og jernbanegodsterminal ikke har vært synkronisert.

Referanse 10.2

Mulighetsstudien til Jernbaneverket vurderer 12 lokaliteter som tidligere er «silt ut» som aktuelle gjennom KVVU for Bergensregionen. De estimerte kostnadene for de alternative lokaliseringene ligger mellom 3,1 og 7,7 mrd. kr.



Kart: 12 lokaliteter i Bergen for mulig lokalisering av jernbaneterminal fra Jernbaneverket.

Det er stor sannsynlighet for at Jernbaneverket ikke finner Fleslandsområdet hensiktsmessig.

### **Jernbaneverket sin vurdering i Trondheim**

Referanse 19.1 Trondheim havn

En lignende prosess har vært gjennomført i Trondheim. Jernbaneverket har allerede foretatt en vurdering av om godshavnen skulle samlokaliseres med jernbaneterminalen.

Viser til at Jernbaneverket bestemte at det skulle være en delt løsning i Trondheim for jernbanegodsterminal og godshavn.

Det ble ingen felles løsning med jernbane og godshavn i Trondheim.

## 20. Dokken og arealbehov

Slik vi ser det så er det et problem med økt antall tomme containere på Dokken.

Vi foreslår at Havnevesenet må vurdere hva som er minimum og maksimum krav for antall containere for normal drift. Benytt skip til å flytte overskytende containere til fjernlager.

Fjernlageret kan ligge på Ågotnes.

Dette vil spare mye plass på Dokken. Slik vi ser det så er det en større mengde containere som kommer til Dokken enn det som går ut. Lageret av tomme containere vokser dermed konstant og arealbehovet øker.

Slik Espeland Vel ser det så er dette økte arealbehovet ikke nødvendig for driften. Trykket på arealbehov kan tilpasses og avlastes ved å etablere fjernlager av containere.

Hvor stor sannsynlighet er det for at noen av de containere som har vært lagret der i flere år skal brukes i nærmeste fremtid? Liten sannsynlighet på grunn av at tilgangen av nye containere alltid vil være større enn det antallet containere som går ut fra Bergen.

Det er ikke et behov for økt arealbehov, men heller et problem med manglende returordning av tomme containere.

Selve driften kan slankes betydelig med å benytte fjernlager.

Dette er tomgods og gjør det unødvendig utrivelig for de som bor i nærheten til Dokken.

Ved en analyse av hva som er minimum og maksimum behov for å lagre containere på Dokken kan driften optimaliseres. I så tilfelle er dette et strakstiltak som kan utføres i nærmeste fremtid.

Når antall containere nærmer seg maksimum behov, så kan de overskytende containere sendes til fjernlager.



## 21. For optimistiske prognoser for containertrafikken til Dokken

Referanse 18.2. Rambøll fra 2006.

Sitat:

Det er i tabellen nedenfor lagt til grunn to scenarier som grunnlag for prognoser.

- A. Veksten flater ut som følge av påfølgende lavkonjunktur. Ingen større satsing på Bergen som intermodalt knutepunkt
- B. Prognoser i tråd med generelle forventninger i markedet. Forutsetter satsing på Bergen som intermodalt knutepunkt.

År	A		B	
	%-vis vekst/år	TEU	%-vis vekst/år	TEU
2006	10%	30.800	10%	30.800
2008	8%	35.900	10%	37.300
2010	8%	41.900	10%	45.100
2012	6%	47.000	10%	54.500
2014	6%	52.900	10%	66.000
2016	4%	55.000	10%	80.000
2018	4%	57.200	10%	96.500
2020	2%	60.000	10%	117.000

Tabell 3: Prognoser for containerterminalen

Sitat slutt.

Selv den prognosen med lavest vekst har vist seg å være alt for optimistisk med hensyn på reell utvikling.

Vi kjenner til at i 2012 var det 30 000 TEU. Det er langt fra den minst optimistiske prognosen for 2010 som var 41 900 TEU mens den mest optimistiske var på 45 100 TEU.

Fra 2006 til 2012 har antall TEU vært stabilt på rundt 30 000. Referanse 21.1

Ved et stabilt antall TEU på ca. 30 000 over flere år så vil tallene i prognosen bare se verre ut.

Med den planlagte økningen i kostnaden for gods til sjø fra 2015 (Referanse 10.5) så er det ikke utenkelig at godsmengden vil ligge på halvparten av den minst optimistiske prognosen for 2020 og 1/4 av den mest optimistiske prognosen.

Espeland Vel har sett flere referanser til disse tallene i diverse PowerPoint presentasjoner brukt av politikere i Bergen kommune, Hordaland Fylkeskommune og godsaktører. Dette gjør det bare verre.

Det må komme en helt annen prognose slik at ikke politikerne tar beslutninger på feilt grunnlag.

## 22. Tap av markedsandel for sjøtransport med nye regler om svovelutslipp

Referanse 10.5

Melding fra Shortsea shipping.

Sitat:

De nye regler som innføres fra 2015 vil medføre stor økning av transportkostnader og tap av markedsandel for sjøtransporten.

Fra 1. januar 2015 skal alle skip i SECA (Sulphur Emmission Control Area), som omfatter den engelske kanal, Nordsjøen og Østersjøen, bruke drivstoff med et svovelinnhold mindre enn 0,1 %. Alternativt kan skipene ha rensesystem (skrubbere) som reduserer svovelinnholdet i eksosen fra skipet tilsvarende.

Det er bra at sjøtransport blir mer miljøvennlig. Utfordringen er imidlertid at nye miljøkravene i større grad rammer sjøtransport enn andre transportformer. Sjøen taper dermed markedsandel og samfunnet går glipp av den transportform som er mest miljøvennlig i utgangspunktet.

For å klare det nye kravet må skipene enten bruke diesel med lavt svovelinnhold eller bruke LNG som drivstoff. Alternativt kan man installere skrubbere. Dette øker kostnadene for skipslinjene. Dermed blir det dyrere for transporteiere å bruke sjøtransport.

Kostnadsøkning for linjerederi på 8-10 %. Sitat Slutt.

Espeland Vel konstaterer at dette er ytterligere et tegn på at prognosene for containertrafikken er feilslått, slik det er beskrevet i kapittel 21.

## 23. Analysearbeid

Følgende analyser skulle vært ferdig behandlet:

- Mangler Behovsanalyse
- Mangler Kostnadsanalyse
- Mangler Markedsanalyse
- Mangler Konkurransanalyser
- Mangler Finansieringsanalyse

Hvordan kan denne planprosessen være påbegynt uten at analysearbeid er utført?

## 24. Drivkreftene bak en ny godshavn i Bergen og varestrømsanalysen

### Drivkreftene bak en ny godshavn i Bergen

Espeland Vel kan ikke se noen logiske grunner til at ny havn må etableres på sted som ikke allerede er regulert som havn. Tilsvare vårt viser at behovet ikke er der. Bare absolutt krav til kai lengde på kun 800 meter viser at dette ikke er en storsatsing på havn men kun en flytt av eksisterende havn.

Hovedgrunnen for ønske for å flytte godshavnen ligger ene og alene på ønsket om å realisere tomtene på Nygårdstangen og Dokken til nærings og boligforhold.

Vi ser mer at det er en hestehandel. Bergen kommune ønsker Nygårdstangen og Dokken områdene og som plaster på såret tilbyr da Bergen kommune Fleslandsalternativet til godsaktørene.

Mange hus må eksproprieres ved Fleslandsalternativet. Mulighetsstudien forteller ikke hvor mange hus som skal eksproprieres med ny toglinje til eksisterende toglinje.

Her ligger sterke økonomiske føringer fra flere hold, men til hvilken pris? Rasering av uberørt natur som blir ødelagt for all fremtid. Er Hordaland Fylkeskommune villig å betale den prisen?

Hordaland Fylkeskommune må avvise økonomiske grunner av ukjente aktører til å legge en ny havn til et naturområde.



Foto: Slåttholmen, Lille og Store Løholmen og Sletteneset.

### Varestrømsanalysen fra 2008.

#### Referanse 24.1

Varestrømsanalysen foretatt på initiativ fra Logistikk- og Transportindustrien Landsforening fra 2008 konkluderer med at det optimale knutepunktet er 0 alternativet. Men i et lengre tidsperspektiv konkluderer analysen med at det ikke er optimalt for Bergen.

Logistikk- og Transportindustrien Landsforening har følgende konklusjon:

Sitat:

Morgendagens logistikkknutepunkt for regionen bør etableres i Fleslandsområdet, da godstygndepunktet i regionen er sør for Bergen Sentrum. Forutsetter at det settes av tilstrekkelig areal i området til Havn, Jernbaneterminal og Logistikkentra / Terminaler, noe sammen med eierskap av land / infrastruktur må avklares i det videre arbeidet med Fylkesdelplanen. Sitat slutt.

Slik vi ser det så kan analysen tolkes i flere retninger. Det spørres bare hvor en vil at retningen skal ta når en konkluderer.

Det har blitt referert til at Sør for Danmarks plass går 2/3 av varestrømmen. En kan like godt si sør for Fjøsanger så vil det kun være 1/3 av varestrømmen som skal sørover.

Blir da Fleslandsområdet det optimale knutepunkt med kun 1/3 av varestrømmen.

Hva er da det optimale knutepunktet? Bergen og Omland Havnevesen har tidligere konkludert med at det optimale knutepunktet er i sentrum og det samme har Logistikk- og Transportindustrien.

Minner igjen på at Jernbaneverket ikke har konkludert med hvor de skal ha lokalisering av jernbaneterminalen.

Mulighetsstudien til Jernbaneverket vurderer 12 lokaliteter som tidligere er «silt ut» som aktuelle gjennom KVVU for Bergensregionen. De estimerte kostnadene for de alternative lokaliseringene ligger mellom 3,1 og 7,7 mrd. kr.

Stor sannsynlighet for at Jernbaneverket ikke finner det hensiktsmessig med lokalisering i Fleslandsområdet og dermed blir konklusjonen til Logistikk- og Transportindustrien Landsforening uten forankring.

Det er også utenkelig at Jernbaneverket vil be staten om å betale differansen mellom det nærmeste alternativet og alternativet lengst fra for kobling mot eksisterende toglinje. Differansen kan bety ca. 4.6 milliarder.

Det er mye penger for å kunne samlaste noen få containere som kommer fra skip. Minner også om at dette ikke er brukt per dags dato selv om Dokken og Nygårdstangen ligger bare noen steinkast fra hverandre med toglinje. Hadde det vært marked for det så hadde nok noen smarte løsninger vært på plass allerede, slik som kulverter lik Minde og Fjøsanger løsningene for biltrafikken.

Uten jernbanetilnytning til Fleslandsområdet vil godshavnen stå alene i en utkant av byen i et knutepunkt som ikke er optimalt.

Slik Espeland Vel ser det så er Ågotnes er bedre valg som knutepunkt med ny Sotra bro, og meget gode veier til fordeling av trafikken. Infrastrukturen med skikkelige veier er ikke utbygd i Ytrebygda.

## 25.Oversikt over planene for Fleslandsområdet.

Slik vi ser saksbehandlingen:

Referanse 25.1

- 28/11-2011 Fylkesutvalet sak om «Regional plan for ny hamn i Bergensområdet – forslag til konsekvensutgreiing (KU)»  
Saksbehandlingen holdes hemmelig. Brudd på Forvaltningsloven.
- 25/04-2012 Fylkesutvalget vedtok å starte opp Mulighetsstudie.
- 10/04-2013 Avinor gir sitt svar til på område E og F/G. Referanse 11.2
- 24/06-2013 SINTEF gir tilbakemelding på område E og F/G. Referanse 11.3
- Mulighetsstudien ser at det er dødfødt å gå videre med opprinnelig plan E og F/G.
- I tiden etter Sankt Hans 2013 lager Mulighetsstudien helt nye planer: E, F og G.
- Samler disse alternativene i Fleslandsområdet.
- 11/10-2013 Mulighetsstudien Fleslandsområdet er ferdig.

### Gammel plan før juni 2013.

Område E - Sletten. Avinor og SINTEF har gitt et foreløpig svar på denne planen. Referanse 11.2 og 11.3  
Område F/G – Lønningshavn. Avinor og SINTEF har gitt et foreløpig svar på denne planen. Referanse 11.2 og 11.3. For begge områdene ville en 3D vindsimulering eventuelt komme i tillegg.

Figuren nedenfor viser gammel plan før juni 2013.

Dette viser de opprinnelige alternativene for E og F/G. Svarene fra Avinor er for opprinnelig E og F/G alternativene.



Figur 1: Foreslåtte lokasjoner for Bergen havn.

Ny Plan etter juni 2013.

Område E - Sletten, Ny plan som Avinor ikke har svart på.

Område F - Lønningshavn/Espeland, Ny plan som Avinor ikke har svart på.

Område G - Eggholmene. Helt nytt forslag som Avinor ikke har svart på.

De 3 områdene har ikke Avinor gitt et foreløpig svar på. 3D vindsimulering mangler også.

Etter at Avinor og SINTEF rapporten ble levert i april og juni 2013 forandret Mulighetsstudiet alternativene til en Ny område E (Sletten), Ny Område F (Lønningstrand) og helt nytt område G (Eggholmene).

Siden alle de nye områdene (E, F og G) ikke blitt gjennomgått på noen måte fra Avinor eller SINTEF så samlet Mulighetsstudiet alle i en gryte og kalte det Fleslandsområdet.

Figur 35 for kapittel 5.1 viser ny plan etter juni 2013 etter negativt svar fra Avinor og SINTEF juni 2013 på opprinnelig plan E og F/G.

**5.1 Fellesløsning, område E – Sletten**

Figur 35 - Forslag til kombinert hamne- og jernbaneterminale i delområdet E. Også andre utformingsprinsipp er mulige, t.d. ekspansjon mot aust (høgare nivå), i steden for område B i sør.

Figur 36 for kapittel 5.2 viser ny plan etter juni 2013 etter negativt svar fra Avinor og SINTEF juni 2013 på opprinnelig plan E og F/G.

### 5.2 Fellesløsning, område F – Lønningshavn



Figur 36 - Forslag til kombinert hamne- og jernbaneterminal i delområde F. Også andre utformingsprinsipp er mulige, t.d. ytterligere ekspansjon mot sør, i steden for område B i nord.

Figur 37 for kapittel 5.3 viser ny plan etter juni 2013 etter negativt svar fra Avinor og SINTEF juni 2013 på opprinnelig plan E og F/G. Derfor ble område G lagt til.

### 5.3 Fellesløsning, område G – Egdholmene



Figur 37 - Forslag til kombinert hamne- og jernbaneterminal i delområdet G. Også andre alternativer av utforming er mulig, t.d. ekspansjon mot nord, i stedet for utfylling inn mot land



## 26. Tilsvar til Mulighetsstudien Fleslandsområdet

Espeland Vel har gjennomgått mulighetsstudien og gitt tilsvar til de enkelte punkter. Mulighetsstudien er skrevet på nynorsk og tilsvar fra Espeland Vel er på bokmål. Alle sideanvisninger gjelder for Referanse 25.1 Mulighetsstudiet Fleslands området.

<b>2.1 Metode for arealsøk, Side 8</b>
Siling
Svar fra Espeland Vel
Alternativene E, F og G er blitt valgt gjennom silingsprosessen. Dette er før absolutte krav er oppfylt. De er blitt valgt på antagelser på at Absolutte krav vil bli godkjent i fremtiden.  Alternativene har ikke oppfylt Absolutte krav. Se punkter senere som beskriver dette.

<b>2.3 Metode for siling, Side 11</b>
Arealsøket er i første omgang gjort med tanke på hamnelokalisering, men det er også gjort ei vurdering om lokalitetene er store nok til å romme både jernbane og hamn i et felles terminalområde, Dvs eit fullt integrert logistikk-knutepunkt.
Svar fra Espeland Vel
Det er først og fremst havnen som skal lokaliseres. Deretter vil tog vurderes.  Det er ikke tatt med absolutte krav for toglinjen.

<b>3.1. Krav 1. Området må være godt eigna til hamneføremål, Side 13.</b>
<b>3.1.1 Krav 1.1 – Gode maritime forhold</b>
<p>Navigasjonsforhold          Dette vil seie at skip på for eksempel 200 meter lengde, krev frå 400-1000 meter snudiameter.</p>
Svar fra Espeland Vel
<p>F Området: Lønningshavn           Snudiameter er ikke tilstrekkelig for eksempel i nærheten av Breiavika.           Dette gjør at den reelle kai lengde er kortere enn det studien tilsier.</p>

**3.1.1 Krav Området må være godt eigna til hamneføremål, Side 13.****3.1.1 Krav 1.1 – Gode maritime forhold**

Absolutte krav:

Tilstrekkelig manøvreringsareal for skip med dimensjonerande lengde på 250 meter.

Svar fra Espeland Vel

Område F:

Har ikke dimensjonerende lengde på 250 meter for 2 skip. Se neste punkt.

**3.1.2 Krav 1.2 – Tilstrekkeleg areal på land, Side 17.****Storleik/utforming av kaien:**

Kai lengde på minst 800 meter, tilpassa to skip med dimensjonerande lengde på 250 meter.

Tilgjengeleg areal på kai-nivå på minst 220 daa

Svar fra Espeland Vel

Konflikten med eksisterende nøst er meget stor. De 800 meterne som er krav for absolutt kailengde er ikke reell for F alternativet. Nærheten til land og eksisterende naust og tilhørende båter er så liten at den reelle kailengden som kan brukes uten farlige situasjoner er på ca. 700 meter.

Område E har ca. 1200 meter kailengde fra studien.

Område F har ca. 700 meter kailengde. Tatt fratrekk for 100 meter for farlige forhold i Breiavika.

Område G har ca. 940 meter kailengde fra studien.

Stor forskjell på kailengde for de forskjellige alternativer.

Skipene trenger plass for å legge til. Det har de ikke i Breiavika.

Absolutte krav til kailengde er ikke oppfylt for F området.

**3.3 Kartlegging av moglege konflikter, Side 26**

Bustadhus indirekte berørt (inntil 200 meter)

Svar fra Espeland Vel

200 meter er alt for lite for de indirekte berørte. Støy fra godshavnen og trafikk belastning vil være betydelig i lang omkrets.

#### 4.5 Område E – Sletten, Side 59.

Moglege konflikter med nasjonale interesser:

Ingen kjente (foreløpig), men Avinor påpeiker at tiltaket kan vere utfordrande med omsyn til avviklinga av flytrafikken, og at det må gjerast vindsimuleringar for å avgjøre om høge fjellskjeringar kan gje turbulens, sjølv med såpass lang avstand til flystripa. Også lysforholda må sjekkast.

Konklusjon: Absolutte krav er oppfylt (under føresetnad av at vindsimuleringar gjev akseptable resultat)

Svar fra Espeland Vel

Mulighetsstudiet kan ikke fastslå at Absolutte krav er oppfylt når 2 viktige vurderinger ikke er ferdigstilt fra Avinor. Vindsimulering og lysforhold. Minner om også at Avinor har en lang liste over bekymringer som også gjelder for Område E.

Konklusjon: Absolutte krav er absolutt ikke oppfylt.

#### 4.6 Område F – Lønningshavn, Side 61.

Moglege konflikter med nasjonale interesser:

Ingen kjente foreløpig (foreløpig), men Avinor påpeiker at tiltaket kan vere utfordrande med omsyn til avviklinga av flytrafikken, og at det må gjerast vindsimuleringar for å avgjøre om høge fjellskjeringar kan gje turbulens. Forslaget er utforma slik at hamnearealet ikkje ligg under innflyginga, men lysforholda må sjekkast siden avstanden til flystripa er svært kort. Referanse 11.2

Konklusjon: Absolutte krav er oppfylt (under føresetnad av at vindsimuleringar gjev akseptable resultat)

Svar fra Espeland Vel

Mulighetsstudiet kan ikke fastslå at Absolutte krav er oppfylt når 2 viktige vurderinger ikke er ferdigstilt fra Avinor. Vindsimulering og lysforhold. Minner om også at Avinor har en lang liste over bekymringer som også gjelder for Område F.

Fra SINTEF rapporten for Alternativ F/G. F/G er svært lik den nye planen F.

Sitat: Videre så ligger dette stedet også på en side hvor flyene tar av eller lander fra flyplassen og dermed vil være svært nær bakken. Vi ser svært lite potensiale i dette området fra et rent aerodynamisk perspektiv.

Ut fra vurderinger av vind- og turbulensforhold er vi ganske sikker på at de nødvendige terrengendringer på sørsiden av rullebanen for alternativ F/G kommer for nært.

Sitat slutt fra SINTEF rapporten. Referanse 11.3

Konklusjon: Absolutte krav er absolutt ikke oppfylt.

#### 4.6 Område G – Eggholmene, Side 63.

Moglege konflikter med nasjonale interesser:

Flytrafikk: Ingen kjente. Forslaget er utforma slik at hamnearealet ikkje ligg under innflyginga, men konsekvensar må likevel sjekkast med tanke på belysning, sjå Notat frå Avinor.

Konklusjon: Absolutte krav er oppfylt (under føresetnad av at vindsimuleringar gjev akseptable resultat)

Svar fra Espeland Vel

Naiv kommentar fra Mulighetsstudiet:

«Forslaget er utforma slik at havnearealet ikke ligg under innflyginga..»

Dette er det kun Avinor som kan gi svar på.

Mulighetsstudiet kan ikke fastslå at Absolutte krav er oppfylt når G området ikke har blitt behandlet fra Avinor. Avinor har gitt uttalelse for de gamle planene for E og F/G området, ikke for G området.

Konklusjon: Absolutte krav er absolutt ikke oppfylt før Avinor har gitt sin formelle tilbakemelding.

#### 5.1 Fellesløsning, område E – Sletten, Side 70.

Moglege konflikter med nasjonale interesser:

Ingen kjente foreløpig (foreløpig), men Avinor påpeikar at tiltaket kan vere utfordrande med omsyn til avviklinga av flytrafikken, og at det må gjerast vindsimuleringar for å avgjøre om høge fjellskjeringar kan gje turbulens, sjølv med såpass lang avstand til flystripa. Også lysforholda må sjekkast.

Konklusjon: Absolutte krav er oppfylt (under føresetnad av at vindsimuleringar gjev akseptable resultat)

Svar fra Espeland Vel.

Mulighetsstudiet kan ikke fastslå at Absolutte krav er oppfylt når 2 viktige vurderinger ikke er ferdigstilt fra Avinor. Vindsimulering og lysforhold. Minner om også at Avinor har en lang liste over bekymringer som også gjelder for Område E.

Konklusjon: Absolutte krav er absolutt ikke oppfylt.

### 5.2 Fellesløsning, område F – Lønningshavn, Side 72.

Moglege konflikter med nasjonale interesser:

Flyplassen: Som for Alternativ F. Fellesløsninga ligg ikkje nærare flystripa enn alternativ F.

Konklusjon: Absolutte krav er oppfylt (under føresetnad av at vindsimuleringar gjev akseptable resultat)

#### Svar fra Espeland Vel

Mulighetsstudiet kan ikke fastslå at Absolutte krav er oppfylt når 2 viktige vurderinger ikke er ferdigstilt fra Avinor. Vindsimulering og lysforhold. Minner om også at Avinor har en lang liste over bekymringer som også gjelder for Område F.

Sitat fra SINTEF rapporten for F/G. F/G ligger nært det nye alternativet F.

Videre så ligger dette stedet også på en side hvor flyene tar av eller lander fra flyplassen og dermed vil være svært nær bakken. Vi ser svært lite potensiale i dette området fra et rent aerodynamisk perspektiv.

Ut fra vurderinger av vind- og turbulensforhold er vi ganske sikker på at de nødvendige terrengendringer på sørsiden av rullebanen for alternativ F/G kommer for nært.»

Sitat slutt fra SINTEF rapporten. Referanse 11.3

Hvordan kan dette bli tolket som Oppfylt av Mulighetsstudiet?

Konklusjon: Absolutte krav er absolutt ikke oppfylt.

### 5.3 Fellesløsning, område G – Egdholmene, Side 74.

Moglege konflikter med nasjonale interesser:

Flyplassen: Ingen kjente. Forslaget er utforma slik at havnearealet ikkje ligg under innflyginga, men konsekvensar må likevel sjekkast med tanke på belysning, sjå Notat frå Avinor.

Konklusjon: Absolutte krav er oppfylt (under føresetnad av at seinare analyser på flytryggleik blir godkjent.)

#### Svar fra Espeland Vel

Naiv kommentar fra Mulighetsstudiet:

«Forslaget er utforma slik at havnearealet ikke ligg under innflyginga..»

Dette er det kun Avinor som kan gi svar på.

Mulighetsstudiet kan ikke fastslå at Absolutte krav er oppfylt når G området ikke har blitt behandlet fra Avinor. Avinor har kun gitt foreløpig uttalelse for de gamle planene for E og F/G området, ikke for det nye G området.

Konklusjon: Absolutte krav er absolutt ikke oppfylt før Avinor har gitt sin formelle tilbakemelding.

<b>Område E - Absolutte krav til hamneutforming, Side 80.</b>
Absolutt krav til mhp. Flyplass og Forsvaret: Oppfylt (Under føresetnad av at vindsimuleringar gjev akseptable resultat)
Svar fra Espeland Vel
Konklusjon: Absolutte krav er absolutt <u>ikke</u> oppfylt før Avinor har gitt sin formelle tilbakemelding.

<b>Område F - Absolutte krav til hamneutforming, Side 81.</b>
Absolutt krav til havneutforming: Oppfylt
Svar fra Espeland Vel
Manglende kommentar om båter kan legges til på begge sider.  Det er lagt til en fordel for område G mens dette er utelatt for Område F.  Tekst i Område F skulle vært: «Dette forslaget til kai utforming legg opp at båter <u>IKKE</u> kan ligge til på begge sider, pga grunt vann.» Det som regnes som et pluss for det ene forslaget, her område G, blir utelatt nevnt i det andre alternativet Område F.

<b>Område F Absolutte krav til hamneutforming, Side 81.</b>
Absolutte krav til hamneutforming: Oppfylt.
Svar fra Espeland Vel
F området gir lite kaiområde. ca. 700 meter. På andre siden av kaien er det for grunt til å legge til kai og ingen snumuligheter for skip. Atskillig mindre enn E og G forslaget. Det er ufattelig at en ønsker å ødelegge så mye for så lite kai.  Stor sannsynlighet for utvidelse av kaien.  Mulig ekspansjonsareal for havneområdet er ikke angitt i rapporten.  Det kan se ut som F området er for raskt behandlet etter at Avinor har gitt sitt svar på opprinnelige plan for område F/G.  Vurderingen blir dermed lite informativ og lite troverdig.  Konklusjon: Absolutte krav er absolutt <u>ikke</u> oppfylt.

**Område F - Absolutte krav til mhp. Flyplass og Forsvaret, Side 81.**

Absolutte krav til mhp. Flyplass og Forsvaret: Oppfylt

Svar fra Espeland Vel

Vår kommentar:

Ref. Tidligere punkter.

Konklusjon: Absolutte krav er absolutt ikke oppfylt.

**Område G - Absolutte krav til hamneutforming, Side 82.**

Dette forslaget til kai utforming legg opp at båtar kan leggje til på begge sider, og kravet til snudiameter er der oppfylt på vestsida av kaiområdet, mot Raunefjorden.

Svar fra Espeland Vel

Lagt til en fordel for forslag G mens dette forholdet er utelatt i forslag F.

**Område G - Absolutte krav til mhp. Flyplass og Forsvaret, Side 82.**

Absolutte krav til mhp. Flyplass og Forsvaret: Oppfylt

Svar fra Espeland Vel

Ref. Tidligere punkt.

Konklusjon: Absolutte krav er absolutt ikke oppfylt.

**Konklusjonar frå arbeidet til Avinor: Område F, Side 86.**

"Alternativ F har fått ei justert utforming (lengre bort frå innflygingssona) etter at Avinor rapporten vart laga."

**Svar fra Espeland Vel**

Lite troverdig svar fra Mulighetsstudiet.

Tyder på manipulering etter at Avinor har gitt sin vurdering av E og det tidligere F/G området. Tyder på iver etter å tilfredsstille oppdragsgivers ønske. Brudd på saksbehandlingsregler.

Vi mener at vind fra vest og sørvest vil gi store turbulensproblemer. Selv om den nye løsningen er flyttet litt mot vest mener vi at det vil bli den samme bemerkningen fra SINTEF for den forrige plasseringen.

Sitat fra SINTEF rapporten: Referanse 11.3

Videre så ligger dette stedet også på en side hvor flyene tar av eller lander fra flyplassen og dermed vil være svært nær bakken. Vi ser svært lite potensiale i dette området fra et rent aerodynamisk perspektiv.

Ut fra vurderinger av vind- og turbulensforhold er vi ganske sikker på at de nødvendige terrengendringer på sørsiden av rullebanen for alternativ F/G kommer for nært.

Sitat slutt fra SINTEF rapporten.

Hvordan kan dette bli tolket som Oppfylt av Mulighetsstudiet?

**Konklusjonar frå arbeidet til Avinor : Område G, Side 86.**

Område G er ikkje inkludert i det materialet som vart oversendt Avinor for innleiande vurdering av flytryggleik, fordi det ligg langt unna rullebanen.

**Svar fra Espeland Vel**

Er dette en oppgave for Mulighetsstudiet å vurdere? Det er kun Avinor sin oppgave å vurdere om dette ligger tilstrekkelig unna rullebanen. Tyder på at G feltet er lagt til etter at Avinor har gitt sitt svar for de gamle planene for E og F/G området.

G området ligger midt i innflygingsområdet for Bergen lufthavn og vil anta at Avinor gjerne vil uttale seg om dette området.

Område G (Eggholmene) er lagt til i ettertid. Lite troverdig svar fra Mulighetsstudiet. Dette kan tyde på manipulering i ettertid av opprinnelig plan E og F/G.

Disse 2 punktene tyder på hastverk etter at Avinor har gitt sitt svar på E og F/G og på manglende integritet i arbeidet med mulighetsstudiet.



**Område G, Side 82.**

Absolutte krav mhp. Flyplass+Forsvaret: Oppfylt

Svar fra Espeland Vel

Dette er i beste fall slett arbeid og i verste fall manipulering, all den tid at Avinor ikke har gitt formelt svar på område G. Dette punktet kan ikke være oppfylt og få "grønn hake" før Avinor har gitt sitt formelle svar.

Konklusjon: Absolutte krav er absolutt ikke oppfylt før Avinor har gitt sin formelle tilbakemelding.

**7.3 Prinsipielle skilnader på tilrådte alternativer Område E, Side 90.**

Flytrafikk: Uavklarte konsekvenser, men KAN moglegvis å ha positiv effekt

Svar fra Espeland Vel

..men KAN moglegvis å ha positiv effekt?

Det eneste Avinor har vist til er at togforbindelse og bedre vei kan gi fordeler for flyplassen for mer effektiv tilkomst til flyplassen.

Dette er selvfølgeligheter og ikke relevante positive fordeler å trekke frem.

**7.3 Prinsipielle skilnader på tilrådte alternativer Område G, Side 90.**

Flytrafikk: Små/ingen konsekvensar for flytrafikken.

Svar fra Espeland Vel

G området har ikke Avinor gitt formelt svar på ennå. Er dette en oppgave for Mulighetsstudien å vurdere? Dette er kun Avinor sin oppgave å vurdere.

**7.3 Prinsipielle skilnader på tilrådte alternativer**

**Konflikttema: Område G, Side 90.**

Busetnad: Lite direkte konflikt (gjeld ikkje alt. Med jernbane, som har større konsekvensar)

Svar fra Espeland Vel

Svaret fra Mulighetsstudiet kan tolkes slik at det kun er havn som er aktuelt i første omgang.

Er ikke jernbaneforbindelse en av forutsetningene for at i det hele tatt Fleslandsalternativet er aktuelt?

Er ikke det bortkastet tid å vurdere kun havneområdet som konfliktområdet når den egentlige planen også inneholder jernbanetilkobling?

Hvorfor er ikke planen for jernbane med jernbaneverket og godshavn synkronisert?

**7.3 Prinsipielle skilnader på tilrådte alternativer**

**Lokalitetene er egnet for havn: Område G, Side 90.**

Busetnad: Lite direkte konflikt (gjeld ikkje alt. Med jernbane, som har større konsekvensar)

Svar fra Espeland Vel

Svaret fra Mulighetsstudiet kan tolkes slik at det kun er havn som er aktuelt i første omgang.

Er ikke jernbaneforbindelse en av forutsetningene for at Fleslandsalternativet er aktuelt.

Viser tydelig at 0 alternativet og Kombinasjonsløsningen best.


## 27. Saksbehandlingsfeil

- I 2 år har den opprinnelige planen for E og F/G vært unntatt fra offentligheten. Dette er brudd på Forvaltningsloven og Plan- og bygningsloven. Så etter negativt svar fra Avinor og SINTEF, blir det i løpet av noen måneder laget en helt ny plan: E, F og G området for å rekke saksbehandlingsfristene til opprinnelig plan for E og F/G. Dette er saksbehandlingsfeil.
- Et viktig spørsmål her er hvorfor opprinnelig område E og område F/G ikke er vist i Mulighetsstudien som det området Avinor svarte på i april 2013. Etter juni 2013 og negativt svar fra Avinor og SINTEF har mulighetsstudien lagt ut 3 helt nye alternativer E, F og G istedenfor opprinnelig plan E og F/G. Dette er slett saksbehandling.
- Vi ser også Saksbehandlingsfeil med at 3 områder er lagt ut som alternativer i Fleslandsområdet uten siling. Område E (Avinor har ikke gitt tilbakemelding på modifisert E), Område F (Avinor har ikke gitt tilbakemelding på endringen av opprinnelig F/G) og Område G (Avinor har ikke gitt tilbakemelding på Område G.) Formelle tilbakemeldingene fra Avinor og SINTEF skulle vært utført før siling. Dette er saksbehandlingsfeil, og vi tolker dette som press og hastverk pga de negative svarene fra Avinor og SINTEF på E og F/G området.
- Saksbehandlingsfeil med at de forskjellige alternativene for toglinjen fra Ytrebygda via Fyllingsdalen til Bergen eller via Arnadalen er ikke vist i detalj. De direkte og indirekte berørte har ikke fått mulighet til å gi sin høring til planene om å flytte godshavn til Fleslandsområdet. De som kan få sine hus ekspropriert har ikke fått mulighet til å gi sitt tilsvarende i denne høringsrunden. Brudd på plan- og bygningsloven.
- Saksbehandlingsfeil med at planen for godshavn fra Hordaland Fylkeskommune ikke er synkronisert med planen for jernbanegodsterminal som er i regi av Jernbaneverket.

## 28. Oppsummering

- Generelt inntrykk at Mulighetsstudiet er utført for å tilfredsstille oppdragsgiver Hordaland Fylkeskommune (les Bergen kommune) og ikke for å gi en uhildet vurdering av alternativene. Det er tatt snarveier i mulighetsstudien som ikke bør forekomme.
- Det skal ikke være nødvendig å dekode en mulighetsstudie pga. villedende informasjon i Mulighetsstudien.
- Ved bruk av grønne haker som kan sidestilles med Grønt lys blir leserne av mulighetsstudien forledet. Leserne vil tolke at det er OK når en ser en grønn hake. Det er stor forskjell på grønt og rødt lys. En kan ikke vise en grønn hake og tekst Oppfylt når faktum er at det ikke er riktig.
- Av 3 punkter som er definert som Oppfylt og gitt grønn hake for E, F og G, vil vi definere de til:

Ikke Oppfylt ennå og Rødt lys.

Absolutte krav mhp. Flyplass+Forsvaret:		Oppfylt
--	---	---------

Absolutte krav mhp. Flyplass+Forsvaret:		Ikkje oppfylt
--	---	---------------

- Av 11 punkter i Mulighetsstudien er Konklusjon: Absolutte krav er oppfylt. Vårt tilsvarende Konklusjon: Absolutte krav er absolutt ikke oppfylt for disse 11 punktene.
- Totalbildet blir totalt forskjellig når en tar hensyn til de realitetene som er begrunnet fra vår side.
- Det er realitetene en skal beskrive i en Mulighetsstudie, ikke en pyntet versjon for oppdragsgiver.
- Dette kan bidra til at de som skal vurdere dette får et forvrengt bilde av mulighetsstudien. Det er politikere som ikke har like god tid for å sette seg inn i realitetene, men som heller stoler på de grønne hakene som er gjengitt i denne mulighetsstudien.
- Dette er i beste fall slett arbeid og i verste fall forsøk på manipulering av informasjon.
- Vi ser også på internett at medlem av Mulighetsstudien har lagt inn klare standpunkter for Fleslandsalternativet som kommentar til oppslag om Fleslandsalternativet. Medlemmer av Mulighetsstudien skal ikke drive valgkamp for alternativer som er til vurdering. Dette styrker ikke troverdigheten for studien og snarveiene som er avdekket tidligere i dette dokumentet er et bevis for det. Referanse 16.2

## 29. Konklusjonen baserer seg på disse punktene:

- Bergen kommune har ca. 20 ubebodde øyer, halvparten av disse kan bli ødelagt.
- Ødeleggelse av fantastisk natur
- Definert friluftsområde
- Stor aktivitet på sjøen
- Ødelagt seilingsled
- Konkurrans- og treningsområdet for seilbåter for Bergen kommune.
- Stor belastning direkte og indirekte berørte beboere i nærmiljøet
- Kulturminne ødeleggelse
- Biologisk stasjon
- Avinor har store betenkeligheter med godshavn nær Bergen Lufthavn
- Svak Sjøstrategiplan 2013- 2020 Bergen
- Tog godstrafikken i kombinasjon med havn har ikke marked for en så betydelig satsning.
- Havne godstrafikken har ikke marked for en så betydelig satsning
- Generell nedgang i godstrafikk med skip.
- Logistikk knutepunktet er ikke basert på logikk
- Ingen marked for fly og tog knutepunkt
- Ingen eller svært lite marked for tog og skip knutepunkt
- Avgifts direktiv på drivstoff fra 2015 med økt kostnader for sjøtransport
- Brudd på Forvaltningsloven og Plan- og bygningsloven, ved hemmelighold av planen i 2 år
- Brudd på Plan- og bygningsloven, toglinje traseen er ikke kjent
- Ingen synkronisering av planene for godshavn og jernbaneterminal
- Total mangel på analysearbeid
- Mulighetsstudien får strykkarakter
- Ikke en uhildet Mulighetsstudie
- Saksbehandlingsfeil

## 30. Konklusjon

- Viderefør arbeidet med Kombinasjonsalternativet
- Behovet for ny havn er ikke eksisterende
- Behovet for å etablere fjernlager av containere er stor
- Mulighetsstudien for Fleslandsområdet må avvises.
- Bergen og Omland havnevesen viser i strategiplanen fra 2009 at 0 alternativet er det beste.
- Fortsett å bruke Gøteborg som storhavn for Bergen og videreutvikle Bergensbanen slik at Bergen kan få en stabil leveranse av gods direkte fra Gøteborg med tog.
- Bergen kommune kan samarbeide med aktuelle kommuner for fordeling av kostnader og inntekter for godstrafikken.

## 31. Alternative løsninger

### Alternativ 1. Kombinasjonsløsningen.

Beste løsning for alle parter. Frigjør Dokken og Nygårdstangen.

- Kombinasjonsløsningen brukes.
- Bergen kommune og Fjell kommune gjør avtale om fordelinger av kostnader/inntekter.
- Ågotnes får godshavnen med mulighet for 3 kilometer med kai.
- Mongstad har nok med Statoil.
- Behovet for knutepunkt med skip og fly er svært liten. Utelates.
- Behovet for knutepunkt med skip og tog er svært liten. Utelates.
- Behovet for knutepunkt med fly og tog er svært liten. Utelates.
- Når Ågotnes godshavn og ny terminal for Jernbaneverket er utbygd, så kan Dokken og Nygårdstangen på sikt frigjøres til bolig og næringseiendom.

### Alternativ 2. Alt i en løsning.

Kompromiss løsning. Frigjør Nygårdstangen. Dersom det er potensiale med økt gods fra båt til tog, selv om ikke Espeland Vel ser dette potensialet i dag. Referanse 31.1 Rambøll. Side 7 Alternativ A. Alt i ett.

- Vurdere hvor hoved knutepunktet bør ligge? Ved ny jernbaneterminal eller på Dokken
- Total restrukturering av Dokken havneområde med Jekteviken.
- Finne løsning for behandling av farlig gods.
- Bygg overbygg over tog oppstillingsplassen.
- 2 etasje vil inneholde all administrativ kontorlokaler for alle aktører og stykkgoods.
- Plasser så mye tomme containere som mulig innendørs i 1 etasje
- Støy forurensing er minimert til et minimum med en slik løsning.
- Legg 2 spor for godstog på Dokken for lasting og lossing
- Kravene til lengden på tog oppstillingsplassen vil ikke være like stor som for den nye jernbaneterminalen.
- Bruk eksisterende togforbindelse fra Dokken i kombinasjon med nye kulverter for biltrafikk på Dokken og Fjøsangerveien/Nygårdstangen, via eksisterende linje til ny jernbaneterminal
- Ved ny jernbaneterminal vil fordelingen foretas enten lokalt til bil eller videre med tog til Oslo
- Etabler fjernoppbevaring av tomme containere på Ågotnes eller ved ny jernbaneterminal
- Ved etablering av fjernoppbevaring av containere, bygge smart over flere etasjer og total restrukturering vil arealbehovet kunne tilfredsstilles.
- Frigjør Nygårdstangen for bolig og næringseiendom, men toglinjen vil fremdeles eksistere

Begge disse forslagene vil være det mest samfunnsøkonomiske riktige å gjøre. Dette er de beste knutepunktene for fordeling av trafikk mot Sotra, Askøy, E39 Sør, E39 Nord, og til E16 ved ny Ulriken tunnel mot øst. Dette vil generere minst trafikk i Bergen slik som Bergen og Omegn Havnevesen sin Strategiplan viste til for 0 alternativet på grunn av at knutepunktet er optimalt.

Et knutepunkt i Ytrebygda ved Fleslandsalternativet vil være katastrofalt for generering av unødvendig trafikk. Ved 0 alternativet i kombinasjon med kombinasjonsalternativet vil samfunnet spare store kostnader. Bruk så de sparte milliardene på andre tiltak til samfunnets beste.

### 32. Fra Hordaland fylkeskommune:

Sitat:

Vi har ansvar for vegsamband og legg til rette for verdiskaping, næringsutvikling, fritidsopplevingar og kultur.

Som del av eit nasjonalt og globalt samfunn har vi ansvar for å ta vare på fortida, notida og framtida i Hordaland.

Fylkestinget er øvste politiske organ i fylkeskommunen. Sitat slutt.

### 33. Fra Espeland Vel

En realisering av Fleslandsområdet som ny godshavn vil vise at Hordaland Fylkeskommune ikke tar vare på fortiden, nåtiden og fremtiden i Hordaland.

20. desember 2013

Espeland Vel,  
Organisasjonsnummer: 912764184

Styrets leder  
John Edward Berge

Espedalen 4  
5258 Blomsterdalen

Styremedlemmer

Bjarte Helland  
Britt Bjørkbom  
Astrid Margrethe Økland Simonsen  
Henning Lie

## 34. Referanseliste

### Referanse 2.1

Fanaposten, (2013). Se det utrolige dyrelivet ved flyplassen. Hentet 16.november 2013, fra <http://www.fanaposten.no/kultur/Se-det-utrolige-Adyrelivet-ved-flyplassen-97273.html>

### Referanse 4.1

Bergen lufthavn, (2013). Bergen lufthavn Landskap. Dokument ikke datert. [http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK\\_filer/bksak%5C0%5CVEDLEGG%5C2012166292-3066603.pdf](http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK_filer/bksak%5C0%5CVEDLEGG%5C2012166292-3066603.pdf)

### Referanse 4.2

Bergen kommune, (2013). BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER TIL KOMMUNEPLANENS AREALDEL 2010. Hentet 24. mars 2013 [https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00166/Bestemmelser\\_og\\_ret\\_166175a.pdf](https://www.bergen.kommune.no/bk/multimedia/archive/00166/Bestemmelser_og_ret_166175a.pdf)

### Referanse 4.3

Bergen byråd, (1993), Grøntplan Bergen, [http://www.byraadet.no/bk/multimedia/archive/00106/Gr\\_ntplan\\_Bergen\\_19\\_106696a.pdf](http://www.byraadet.no/bk/multimedia/archive/00106/Gr_ntplan_Bergen_19_106696a.pdf)

### Referanse 5.1

BT, (2013), Fra kystperle til eksoshøl, Hentet 15. desember 2013 <http://www.bt.no/meninger/kronikk/Fra-kystperle-til-eksoshol-3023394.html#.Uq6hTmbKxes>

### Referanse 6.1

BIR (2013), BIR Gjenvinningsstasjoner. Hentet 25. oktober 2013. <http://www.bir.no>

### Referanse 7.1

YouTube, (2013), Kajakk padling i Eggholmene 30.10.2013. Hentet 30.10.2013. <http://www.youtube.com/watch?v=HsZGgDkRd0w>

### Referanse 7.2

Miljøstatus (2013). Hordaland Friluftsliv. Hentet 08. mai 2013, fra <http://fylker.miljostatus.no/Hordaland/Tema-A-A/Friluftsliv/>

### Referanse 8.1

Regjeringen, (2013). Vil sikre friluftsområde for alle. Hentet 26. august 2013 <http://www.regjeringen.no/nn/dokumentarkiv/Regjeringa-Stoltenberg-II/Miljoverndepartementet/Nyheter-og-pressemeldinger/pressemeldinger/2013/vil-sikre-friluftsomrade-for-alle.html?id=734344>

### Referanse 10.1

<http://www.ssb.no>

### Referanse 10.2

Bergen Chamber, (2013), Effektiv godsterminal og fremtidig logistikknutepunkt. Hentet 28. august 2013. [http://www.bergen-chamber.no/publish\\_files/02\\_lars\\_christian\\_jernbaneverket\\_lcs\\_godsterminal-13081.pdf](http://www.bergen-chamber.no/publish_files/02_lars_christian_jernbaneverket_lcs_godsterminal-13081.pdf)

### Referanse 10.3

Hordaland Fylkeskommune, (2011), Rambøll:  
REGIONAL PLAN FOR LOKALISERING AV NY GODSHAVN I BERGENSOMRÅDET  
<http://www.hordaland.no/Global/samferdsel/Filer/hamn/KU-hamn.pdf>



Referanse 10.4

NHO Logistikk- og Transport Leif Arne Strømmen, (2013) Her bør havn og godsterminal ligge. Hentet 28. august 2013.

[http://www.bergen-chamber.no/publish\\_files/01\\_innledning\\_transport\\_og\\_logistikkdagen\\_2013\\_bergen.pdf](http://www.bergen-chamber.no/publish_files/01_innledning_transport_og_logistikkdagen_2013_bergen.pdf)

Referanse 10.5

Shortseashipping, (2013), Tap av markedsandel med nye regler om svovelutslipp. Hentet 12. desember 2013.

[http://www.shortseashipping.no/SitePages/news\\_no.aspx?t=Tap+av+markedsandel+med+nye+regler+om+svovel+utslipp](http://www.shortseashipping.no/SitePages/news_no.aspx?t=Tap+av+markedsandel+med+nye+regler+om+svovel+utslipp)

Referanse 11.1

Avinor, (2010), VURDERING AV FLYSIKKERHEITSMESSIGE FORHOLD VED ETABLERING AV CONTAINERHAVN PÅ FLESLAND. Hentet 22. november 2010.

<http://www.hordaland.no/PageFiles/35900/Bergen%20havn%20p%c3%a5%20Flesland%20-%20Flysikkerhet.pdf>

Referanse 11.2

Avinor, (2013), Konsekvensutredning Flesland Godshavn. Hentet 10. april 2013

<http://www.hordaland.no/PageFiles/47531/Konsekvensutredning%20Flesland%20Havn.pdf>

Referanse 11.3

SINTEF, (2013), Foreløpig vurdering av flyforhold ved Bergen lufthavn Flesland etter nødvendige terrengendringer for foreslått havn. Hentet 24. juni 2013.

[http://www.hordaland.no/PageFiles/47531/Turb\\_Bergen\\_Har\\_ph1rev\\_norsk.pdf](http://www.hordaland.no/PageFiles/47531/Turb_Bergen_Har_ph1rev_norsk.pdf)

Referanse 12.1

Bergen kommune, (2013), Sjøtransportstrategi 2013-2020 Bergen, en sjøfartsby i verdensklasse. Hentet 10. september 2013.

[http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK\\_filer/bksak%5C2013%5CBR1%5C2013260349-4046562.pdf](http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK_filer/bksak%5C2013%5CBR1%5C2013260349-4046562.pdf)

Referanse 13.1

Hordaland Fylkeskommune, (2013), Høringsutkast. Hentet 20. november 2013.

[http://www.hordaland.no/Global/samferdsel/Filer/hamn/planprogram/Revidert%20planprogram\\_h%c3%b8yringsutkast\\_2013\\_10%20okt\\_korrigert%204%20nov%202013.pdf](http://www.hordaland.no/Global/samferdsel/Filer/hamn/planprogram/Revidert%20planprogram_h%c3%b8yringsutkast_2013_10%20okt_korrigert%204%20nov%202013.pdf)

Referanse 13.2

Bergen kommune, (2010), Flesland som ny hamn. Hentet 20. september 2010.

<http://www.youtube.com/watch?v=1fDwT80rIE>

Referanse 13.3

Fanaposten (2013), Godshavn på Flesland er meningsløst. Hentet 12. november 2013

<http://www.fanaposten.no/incoming/-Godshavn-pa-Flesland-Aer-meningslost-96213.html>

Referanse 14.1

Bergen og Omland Havnevesen, (2013), Anløp. Hentet fra 1. november 2009.

<http://www.bergenhavn.no/>

Referanse 15.1

Bergen havn, (2013), Antall skipsanløp og skipsanløp bruttotonnasje. Hentet 18.november 2013.  
<http://www.bergenhavn.no/>

Referanse 16.1

Bergen og Omland Havnevesen, (2009), Strategiplan 2009-2024. Hentet 2. mars 2009.  
[http://www.bergenhavn.no/doc/Strategiplan\\_2009-2024.pdf](http://www.bergenhavn.no/doc/Strategiplan_2009-2024.pdf)

Referanse 16.2

BT, (2013), Byrådet velger Flesland havn, Hentet fra BT.no 19. september 2013.  
<http://www.bt.no/nyheter/okonomi/Byradet-velger-Flesland-havn-2969773.html#.UIRkrKM4XMM>

Referanse 17.1

Wikipedia, (2013) Mærsk Mc-Kinney Møller (ship). Hentet 4.12.2013.  
[http://en.wikipedia.org/wiki/M%C3%A6rsk\\_Mc-Kinney\\_M%C3%B8ller\\_\(ship\)](http://en.wikipedia.org/wiki/M%C3%A6rsk_Mc-Kinney_M%C3%B8ller_(ship))

Referanse 18.1

Avinor, (2013), Konsekvensutredning Flesland, Hentet 10. april 2013.  
<http://www.hordaland.no/PageFiles/47531/Konsekvensutredning%20Flesland%20Havn.pdf>

Referanse 18.2

BT (2006), Her kommer Bergens miljøalibi. Hentet fra Bt.no 28. januar 2006.  
<http://www.bt.no/nyheter/lokalt/Her-kommer-Bergens-miljoalibi-1792185.html>

Referanse 19.1

Trondheim havn, (2012), Jernbaneverket ønsker delt løsning. Hentet 20. januar 2012.  
<http://trondheimhavn.no/nyhet/jernbaneverket-onsker-delt-losning-784.aspx>

Referanse 21.1

Hordaland Fylkeskommune, (2013), Revidert planprogram. Hentet 10. oktober 2013.  
[http://www.hordaland.no/Global/samferdsel/Filer/hamn/planprogram/Revidert%20planprogram\\_h%c3%b8yringsutkast\\_2013\\_10%20okt\\_korrigert%204%20nov%202013.pdf](http://www.hordaland.no/Global/samferdsel/Filer/hamn/planprogram/Revidert%20planprogram_h%c3%b8yringsutkast_2013_10%20okt_korrigert%204%20nov%202013.pdf)

Referanse 24.1

Logistikk- og transportindustriens landsforening, (2013), Varestrømmer  
<http://www.hordaland.no/upload/Samferdsel/HAMN/konferanse/Varestraumer%20i%20%C3%98st%20og%20Vest.pdf>

Referanse 25.1

Hordaland Fylkeskommune, (2013) Dokument om ny godshamn. Hentet 28. oktober 2013.  
<http://www.hordaland.no/Hordaland-fylkeskommune/Samferdsel/Transportplanlegging/Ny-godshamn-for-Bergen/Dokument-om-ny-godshamn/>

Referanse 31.1

Bergen kommune, (2006), Kommunedelplan Bergen indre havn. Hentet 15. august 2006  
[http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK\\_filer/bksak%5C0%5CVEDLEGG%5C2011180740-2355678.pdf](http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK_filer/bksak%5C0%5CVEDLEGG%5C2011180740-2355678.pdf)



**Fra:** hoyring@hfk.no

**Sendt:** 22.12.2013 14:50:48

**Til:** Marte Hagen Eriksrud; Hordaland Fylkeskommune - Postmottak

**Kopi:**

**Emne:** høyring - ny godshamn planprogram 200709175 mareri

**Vedlegg:**

Fra: FAU Hjellevad skole

Adresse: v/Hjellevad skole

Postnr: 5259

Namn: Andre Hjellevad

Epost: andre.hjellevad@gmail.com

Uttale:

Klage på Regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet

I høringsutkast planprogram fremgår det at "Oppvekstvilkår for barn og unge" inngår i planarbeidet.

FAU Hjellevad skoles mandat fra barnas foreldre er å representere barnas interesser. Vi redegjør med dette for hva vi mener vil bli konsekvensene for vår interessegruppe. Skolens barn kommer fra området Hjellevad-Milde-halvøyen fra Ådlandstoppen/Grimseid og sydover. Vår betraktning er at skolebarn spesielt og familier generelt på Hjellevad/Milde vil bli betydelig skadelidende på flere måter hvis vedtaket blir en realitet.

En godshavn i Fleslandsområdet vil påvirke Søndre bydel betydelig. Hele oppvekst-, miljø- og trafikksituasjonen i søndre bydel vil bli betydelig forverret og belastet i uoverskuelig fremtid. Alternativet harmonerer ikke med kommunens vedtatte planer om boligfortetting på den ene siden, bevaring av LNF-områder og å sikre allmennhetens tilgang til naturområder.

Det er særlig tre forhold som angår Ytrebygdas befolkning: oppvekstvilkår, miljøhensyn og trafikksituasjon.

Oppvekst: "Fleslandsalternativet" tenkes lagt til et av svært få gjenværende, ubebygde skjærgårdsområder innenfor kommunegrensen. Her finnes et unikt område med holmer og skjær som har uvurderlig rekreasjonsverdi for barn, unge og familier fra lokalområdet, men også båtfolk fra nær og fjern. Her er lune og gode vikene for oppankring og strandhugg for små og store. Industriutbygging her vil rasere nettopp den typen naturopplevelser som unge mennesker trenger mer av og som helsemyndighetene oppfordrer til. Kommunen har allerede regulert et utmarksområde på Mildehalvøyen til et sårt tiltrengt friluftsområde for alle innbyggere i Bergen kommune. Her er det nå et gjengrodd gammelt "lyngheilandskap", men tilgang til sjø er svært begrenset. Da blir det ulogisk å presse denne typen industri inn i nærområdet.

"Fleslandsalternativet" vil motvirke effekten man ønsker å oppnå med friluftsområdet, og området ved Egdholmane må derfor bevares og vernes for kommende generasjoner.

Refererer her til Friluftsloven: <http://lovdata.no/dokument/NL/lov/1957-06-28-16>

"§ 22. (Friluftslivsorganenes arbeidsoppgaver)

De enkelte organer etter § 21 skal utføre de oppgaver som direkte er tillagt dem etter loven, og har ellers et generelt ansvar for å fremme almenhetens friluftslivsinteresser.

Kommunen, fylkeskommunen og fylkesmannen skal arbeide for å fremme friluftslvsformål innen sitt område. Fylkeskommunen skal etter nærmere retningslinjer fra departementet medvirke i saksbehandlingen i saker som behandles av et statlig organ. Departementet kan tillegge fylkeskommunen ansvaret for nærmere bestemte oppgaver for å fremme og tilrettelegge for friluftslivet."

Miljø: Støy og forurensning er en naturlig konsekvens av en havneutbygging og havnedrift i ethvert område. Tiltaket bør derfor lokaliseres der påvirkningen blir minst mulig. I det såkalte "Fleslandsalternativet" planlegges et arealmessig svært og omfattende industriområde, mens man samtidig ønsker fortetting av boligstrøk og omregulering av LNF til boliger i samme bydel. Dette er motstridende interesser som vil påvirke alle innbyggerne og dermed også barna våre betydelig i fremtiden. Dette er et av områdets mest populære rekreasjonsområder. Tettheten av småbåter er i dette området meget høy og det er en av hovedinnsarsårene for fritidsbåter mellom Bergen sør og sentrum.

Siden mennesket begynte å ferdes på sjøen og lette etter ankringsplasser for sine fartøy har sikkerhet vært førsteprioritet. Her har planleggere satt kryss på det kanskje mest værharde stedet i Raunefjorden. Risikoen for ulykker og hendelser og konsekvensene for miljøet er omfattende. En internasjonalt trafikkert havn vil i realiteten innebære utslipp av miljøgifter

i sjø. Forurensede vannmasser vil spre seg raskt ved flo og fjære i området og få konsekvenser for en lang og kronglete strandlinje.

Det er også kjent fra havforskningen at faunaen i sjøen påvirkes av utskifting av ballastvann, der fremmede organismer påfører det naturlige habitatet ubotelige skader og fortrenger det lokale artsmangfoldet. Blant annet er det i nærområdet en gytegrep fra den utrydningstruede kysttorsken og her finnes en hardt beskattet sjøkrepsbestand, for å nevne et par konkrete temaer som må risikovurderes.

Trafikk på vei, sjø og i luft: Den økte trafikken på land vil medføre store ulemper for alle innbyggere i søndre bydel der trafikksituasjonen allerede er økende kaotisk. Spesielt vil dette ha konsekvenser for alle beboere fra Birkelandskrysset og sydoover, og dette vil spesielt ramme barn og unge som er myke trafikanter.

I utkastet nevnes bl.a. at det ikke er vurdert som noe behov å kombinere luftfrakt med godstrafikken vi snakker om i denne sammenhengen (sjø, vei og bane), men at sjø og bane skal samlokaliseres hvis mulig. Dermed burde Flesland være utelukket rent logisk sett, da det i dag verken er jernbane eller godshavn i området som beskrives som er alternativ og økonomisk lønnsomhet i prosjektet synes umulig. Med dagens høye aktivitet på Bergen lufthavn og forventet trafikkvekst i årene som kommer vil lufthavnen i seg selv generere en stor belastning på sitt nærområde. Skal øket luftfrakt komme som et ekstramoment frykter vi at dette vil medføre øket trafikk og støy på nattestid.

Vi snakker her om et enormt arealområde som bindes opp til havn og tiltenkt jernbaneterminal. Dessuten kommer vurderinger som ...“Det er grunn til å tru at mange verksemder vil ønskje å lokalisere seg i nærleiken av ny godshamn. “... Dette vil som konsekvens medføre ytterligere øket press på utfylling i sjø og arealer som i dag benyttes for bolig, friluft og natur.

Vi er overbevist om at godshavn på Flesland er en meget dårlig løsning for bydelens barn, unge og familier. Det fremstår som forunderlig for allmennheten at Bergen kommune kan bevilge midler til å utrede et så kostbart alternativ som dette, mens skolebygg fortsetter å forfalle. Det hevdes at kommunen har store økonomiske utfordringer og milliardetterslep innenfor skolesektoren. Vår oppfatning er at transportnæringens behov må løses med de andre langt rimeligere og mer fornuftige alternativene, fortrinnsvis ved å utnytte eksisterende områder for havn og industri. En godshavnterminal bør heller lokaliseres i forhold til E39 og da kan det finnes flere gode omlastingsalternativer helt andre steder enn på Flesland.

FAU Hjellestad skole påklager herved forslaget om at ”Fleslandsalternativet” er utpekt som kandidat til fremtidig godshavn.

Vennlig hilsen  
FAU Hjellestad skole

**Fra:** Astrid Rommetveit (astrid.rommetveit@gmail.com)  
**Sendt:** 22.12.2013 23:11:33  
**Til:** Marte Hagen Eriksrud  
**Kopi:**

**Emne:** Ang. godshavn i bergensområdet  
**Vedlegg:**

Til: ? Hordaland Fylkeskommune, Samferdselsavdelingen  
? ved Marte Hagen Eriksrud  
marte.eriksrud@hfk.no

Fra: ? FAU Krokusbakken Barnehage????  
? ved leder Astrid Rommetveit  
astrid.rommetveit@gmail.com

Vi klager med dette på den regionale planen for framtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet.

?Hjellestad og Milde er et område med mange barnefamilier, og med ny vei kommer tallet på innbyggere her utvilsomt til å øke i fremtiden.

Sjøen og området rundt Egdholmene og Mynteviken er et viktig rekreasjonsområde for våre barn: Mens store deler av strandlinjen inne på fastlandet er vanskelig tilgjengelig for allmenheten, er dette et område som alle fritt kan benytte. Og slik ønsker vi at det fortsatt skal være: Her driver ungdom med vannsport, barn bader, tar sine første seilturer, overnatter i telt og drar på skattejakt i fjæresteinene.

Det vil være en stor tragedie for fremtidige generasjoner dersom dette området ødelegges og legges under asfalt. Vi påklager herved forslaget om at Sletten/Espeland/Hjellestad er utpekt som kandidat til å bli framtidig godshavn.

Vennlig hilsen  
Astrid Rommetveit  
FAU ved Krokusbakken barnehage

Fra: Ola Møttan (ola.mottan@fiskeridirekt.no)  
 Sendt: 09.01.2014 11:18:42  
 Til: Hordaland Fylkeskommune - Politiskal  
 Kopi:

**Emne:** Hordaland fylkeskommune - Regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet - Høring av forslag til revidert planprogram  
**Vedlegg:**

Hordaland Fylkeskommune	Sakordningsnr:	Ola Møttan
Postboks 7060	Fylkesnr:	4400507
	Saksjef:	Region Vest forvaltningsseksjonen
800 BERGEN	Vår referansenr:	12/9130
	Dokumentnr:	
	Vår dato:	19.12.2013
	Sykkeldato:	05.11.2013

Ar:

#### Elektronisk post

### HORDALAND FYLKESKOMMUNE - REGIONAL PLAN FOR FRAMTIDIG LOKALISERING AV GODSHAMN I BERGENSOMRÅDET - HØRING AV FORSLAG TIL REVIDERT PLANPROGRAM

Vi viser til brev av 05.11.2013 fra Hordaland fylkeskommune med høring av forslag til revidert planprogram for regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet.

#### Fiskeridirektoratet region vest sitt ansvar

Fiskeridirektoratet region vest er etatlig sektormyndighet for forvaltning av fiskeriervering og akvakulturervering i Hordaland og Sogn og Fjordane. I plansaker og saker relatert om tilfisk som kjem i berøring med vårt sektorsområde, er det vårt ansvar å ivareta sjømatnerveringane sine interesser og syte for at det vert teke omsyn til berøring av marint biologisk mangfald.

#### Vurdering av revidert planprogram og tema for konsekvensutgrøing

Hovudformålet med planarbeidet er å avklare framtidig lokalisering av ei godshamn i Bergensområdet der ein har lagt fram tre alternative for lokalisering:

- 0-alternativet (dagens hamn på Dokken),
- kombinasjonsalternativet (tek utgangspunkt i dagens hamn på Dokken, med tilleggsterial på Agernes og Mønstad),
- Fleslandsalternativet.

Fylkesutvalet vedtok i 2009 planprogram for lokalisering av ny godshamn og kombinasjonsalternativet og Fleslandsalternativet vert dermed konsekvensutgrøit. På bakgrunn av konsekvensutgrøinga vart det seinare bestemt å vidare planleggjing av Fleslandsalternativet (ikke lenger var aktuelt). Det er etterakt utarbeida ein moglegheitsstudie for å identifisere andre, og betre eigna, lokalitetar i Fleslandsområdet. I framlegg til planprogram som no legg føre viser moglegheitsstudien for Fleslandsområdet at det er grunnlag for å gjennomføre konsekvensutgrøing av ein meir eigna hamnlokaltet i Fleslandsområdet. Moglegheitsstudien viser også at etablering av godshamn i dette området vil kunne medføre store arealkonfliktar og feringsgrøp.

Av dei tre alternative lokaliseringsoneråa skill Fleslandsalternativet seg ut som eit meir utflyttingsalternativ. Det to andre alternativet baserer seg på ekspansjon og utbygging av areal tilknytta anlegg på Agernes, Mønstad og i Bergen sentrum.

Fiskeridirektoratet region vest peiker på at utbygging av ei ny godshamn i Fleslandsområdet truleg er det av dei tre alternativet som vil medføre minst konsekvenser tilknytta arealbruk i sjømatnå. Ifølge det nye planprogrammet vart det ant utført ein konsekvensanalyse i 2011 basert på planprogrammet som lag føre i 2009. Områda som er tilrådd vidareført i den nye moglegheitsstudien for Fleslandsområdet, delområde E, F og G er til no ikkje konsekvensutgrøit. Av planprogrammet går det også fram at bruket av aktuelle areal i kombinasjonsalternativet har endra seg etter konsekvensanalyse for desse områda vart gjennomført i 2011.

#### Arealbruk tilknyt til fiskeri og akvakultur

På side 25-29 i planprogrammet er det presentert ei liste over kva tema som skal konsekvensutgrøit. Vi føler (ikke) at arealbruk til fiskeri og akvakultur er med på temalista, og vi ber derfor om at desse tema vert teke med. Gjennom året går det føre seg eit næringsmessig kystfiskeri både etter pelagiske artar og kvitfisk i sjømatnå. Ei hamnbygging i den storelek det skal planleggjast for, kan få konsekvenser for utøving av fiskeri som t.d. ved arealbeslag. Utbygging av godshamn kan tilsvarende medføre konsekvenser for eksisterande akvakulturervering og framtidig etablering av slik vering. Konsekvensutgrøing av fiskeri- og akvakulturervering må utførast for begge alternativet, både ei utbygging eller kombinasjonsalternativet og ei utbygging etter Fleslandsalternativet. Fiskeri- og akvakulturervering sine interesseorganisasjonar er ikkje teke med på høyringalista for planprogrammet, og vi understrekar at desse skal høyrast. Vi ber om at planprogrammet vert oversendt til følgjande organisasjonar og at desse vert teke i ut på adresselista ved vidare høyringar i planprosessen:

- Norges fiskarlag, pb 1233 Sluppen, 7462 Trondheim, e-post: [foik@norgesfiskarlaget.no](mailto:foik@norgesfiskarlaget.no)
- Fiskerlaget Vest, Slottsgt 3, 5003 Bergen, e-post: [vest@fiskerilaget.no](mailto:vest@fiskerilaget.no)
- Norges Kystfiskarlag, pb 97, 6180 Ramberg
- Fiskeri- og havbruksnerveringens landforening, Sandvikshollet 18, 5055 Sandviken, e-post: [rima@nsterfbl.no](mailto:rima@nsterfbl.no)

#### Høring av marint biologisk mangfald

Utbygging av godshamn etter begge alternativ vil medføre store inngrep i sjømatnå og vil truleg påverke marint fauna og marint liv i utvandr eit område som er langt større enn sjøve utbyggingområdet. Fiskeridirektoratet understrekar at omsynet til berøring av det marine biologiske mangfaldet må vektleggast gjennom planprosessen. Biologisk mangfald er blant tema som skal konsekvensutgrøitast ifølge lista i planprogrammet, og vi ber om at også marint biologisk mangfald inngår her. Nasjonalt program for kartlegging av biologisk mangfald er eit viktig bidrag for å gjennomføre meir presis-

arealplanlegging. Data frå kartleggingsprogrammet er lagt inn i Naturbase under Miljødirektoratet. Kartlegging av marint biologisk mangfald omfattar spesielle marine naturtyper, nøkkelområde for spesielle artar og bestandar og data er å finne i Naturbase under Miljødirektoratet. Kystsonk har i dei seinare åra vore mer sjeldan langs kysten av sør-Norge, og fiskeristyringsmyndene har som ei målsetting å beskytte kjente og viktige nøkkelområde for norskøst. Tidlegare arbeid med kartlegging av marint biologisk mangfald, har Havforskningsinstituttet i Bergen lært oss verdifulle og verdifull informasjon om gytningsområde bl.a. langs kysten av Hordaland. Gytningsområde kan såast gjennom fiskeridirektoratets sin kartlegging på [www.fiskeridir.no](http://www.fiskeridir.no). Der finns ein også marine naturtyper som er registrert i samband med det nasjonale kartleggingsprogrammet. Til sist ber vi om at også Havforskningsinstituttet i Bergen vert høyrd i samband med konsekvensutgreiing for marint biologisk mangfald:

Havforskningsinstituttet i Bergen, pb 1870 Noulves, 5017 Bergen, e-post: [post@hi.no](mailto:post@hi.no)

Med helsing

Paul Jacob Høegsen  
sekretær

Olav Møller  
samrådsgjevar

*Ønsker er videnskabelig godkjent og vort ansvar utvasket*



**Fra:** Samferdselavdelinga - Postmottak (samferdsel@hfk.no)  
**Sendt:** 30.12.2013 10:18:37  
**Til:** Marte Hagen Eriksrud  
**Kopi:**

**Emne:** VS: Høyrings svar - Planprogram - Regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet  
**Vedlegg:**

---

**Fra:** solvi.spilde@fjell.kommune.no [mailto:solvi.spilde@fjell.kommune.no]  
**Sendt:** 30. desember 2013 09:59  
**Til:** Samferdselavdelinga - Postmottak  
**Emne:** Høyrings svar - Planprogram - Regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet

Det vert vist til høyringsbrev av 05.11.13 som gjeld uttale til planprogram for regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet.

Vi seier oss leie for at uttalen ikkje vart sendt dykk innan fristen, men håpar likevel at den kan takast med i den vidare behandlinga.

Kommunestyret i Fjell vedtok den 19.12.13 å gje følgjande uttale:

1. Kommunestyret i Fjell kommune tek Planprogram for Regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet til etterretning.
2. Kommunestyret vil særleg peike på at det sokalla «Kombinasjonsalternativet» (Bergen indre hamn/ CCB-baseområdet / Mongstadbasen) må gjevast stor merksemd i det vidare planarbeidet. I dette alternativet er den naudsynte hamnemessige infrastrukturen allereie på plass, og det vil vere enkelt å utvikle den vidare i samsvar med framtidige behov.

Helsing  
Fjell kommune  
V/Sølvi Spilde  
politisk sekretariat

Gerd Dahle Flesland

Flesland Gård

Fleslandsveien 130

5258 Blomsterdalen

Flesland 21.12.13

Hordaland Fylkeskommune

Agnes Mowinckels gate 5

5020 Bergen

VI PROTESTERER HERVED MOT BERGEN KOMMUNES PLANER OM BYGGING AV GODSHAVN I YTREBYGDA.

Raunefjorden er et unikt natur og friluftsområde, flittig brukt som rekreasjon av mange. Skjønner ikke at det finnes fornuft i planer som vil gjøre disse områdene om til en godshavn. Når vi så i tillegg får vite at det slett ikke er bruk for denne havnen. Bergen havnevesen leier i dag ut store arealer til Bring, og at Bring sine aktiviteter ikke er havneavhengig, ja, da er det vanskelig å forstå disse planene. Det blir ikke lettere å forstå planene, når det kommer fram at det finnes alternativer til godshavn i Ytrebygda, alternativer der godshavn ønskes velkommen.

La heller dette området, en uerstattelig naturperle, utvikles til nytte, glede og helsebringende formål for byens befolkning. Det snakkes mye om byutvikling i denne saken. Ja, hva er byutvikling? Er det leiligheter for noen få på Dokken, vise frem velstanden vår? La byutvikling være å ta vare på miljøet, kulturlandskapet og den fine skjærgården vår. Se til Stockholm, ikke Gøteborg. La badeviker, fiskeplasser og turstier bli allemannseie, slik det skal være i et LNF område.

Ytrebygda er en stor bydel, slik sett er arealer med tilgang til sjø allerede mangelvare. Hvordan har det seg så at slike uhyrlige planer til stadighet kommer på baen? Bydelen har tatt en stor del av den samfunnsnyttige utviklingen. Den ingen vil ha. Kloakktunnel, industriområder, spesialavfall stasjon og flyplass blant annet. Ramser man opp slik, er det forståelig at de som kjenner området dårlig, tenker at dit kan en «hive» resten av «skiten» og. Her vil jeg vil spørre hvor lokaldemokratiet i Bergen Kommune er blitt av? Hvor er det blitt av nærdemokratiet, når politikerne som avgjør slike saker ikke kjenner nærområdet? Visst har Ytrebygda tatt sin del av den såkalte samfunnsnyttige utviklingen!. Vi er ikke spesielt glad i verken flystøy eller andre»goder». Planer , planer, utredninger som aldri tar slutt. Liten helsegevinst å hente i dette. Til stadighet må grannelag og velforeninger på banen og fortelle hvorfor, hvorfor vi vil bo og leve her. Det kjennes slitsomt.

Vi bor i et naturskjønt område. . Jordbruk. Fine turstier gjennom skog , beitemark og langs sjø. Eget forsamlingshus, renoverert på dugnad. Fiskefestivaler og grannemøter. Kulturminner i fleng. Gode granner, slik mange av oss har vært i generasjoner. Gode granner slik grannelagsnavnet vårt er tuftet på. Gode granner vet jeg også at de er på Espeland og Hjeltestad, skjønt de kaller seg velforeninger der. De vil bygden sin vel! Slik også de mange som besøker bydelen, vil. De som bruker badevikene sommerstid, de som er med på å lage et yrende båtliv. Vi deler gjerne. Ytrebygda er en stor bydel, strandlinjen liten, navnet til tross. Den må tas vare på!

Fikk jeg fram hvorfor vi vil bo her, flystøyen til tross? Det viktige er å merke seg at det finnes grenseverdier for hva en kan tilføre i form av støy og ulemper i et boområde. Kart grensene for hvilke boliger som blir berørt av godshavnplanene er og for snever. Ingen kan klare å bo klemt mellom en flyplass og godshavn.! Nok er nok!

Vi er eiere av gnr109-6. LNF OMRÅDE et gårdsbruk i full drift, totalt areal 128 da, derav 84 da fulldyrket. Vi har bedrevet betydelig nydyrking de siste 15 årene. Hele dette arealet er stiplet inn som utvidelsesområde for plan E og F. Jeg siterer fra landbruksplan Bergen Kommune:» Aktiv landbruksplan er viktig for å skape åpne vakre landskap som et fellesgode for allmennheten. I tillegg er det stor pedagogisk verdi at spesielt den oppvoksende generasjon får mulighet til både å se hvordan mat produseres, og får mulighet til kontakt med dyr. Det er derfor viktig for Bergen Kommune å vareta og videreutvikle landbruket i Bergen som en miljøfaktor.» Det lille som er igjen av landbruk i Bergen Kommune bør vernes. Flesland gård drives som Innpå TUNET gård, har 50 vinterføra sau, og nysatsing på storfe. Vi kjenner oss satt pris på av nærmiljøet. Neste generasjon har så smått begynt å planlegge sin drift av gården. Utbyggingsplaner som dette har skapt uro, og liten forutsigbarhet gjennom mange år. Vi vil så gjerne ha fred!

Konsekvensene om disse planene gjennomføres er fatalt ødeleggende for hele Bergen Kommune.

Synes det er på høy tid at noen tar ansvar. Ber om at denne saken blir hurtigst mulig avgjort. Mye vil ikke alltid ha mer! Nok er nok! Legg til rette for trivsel! La nærdemokratiet komme til orde, slik rett er!

Gerd Dahle Flesland

Magne Flesland

Ingrid Flesland



## **REGIONAL PLAN FOR FREMTIDIG LOKALISERING AV GODSHAVN I BERGENSOMRÅDET – REVIDERT PLANPROGRAM**

Flesland og Sletten grannelag har vært svært kritisk til saksbehandlingen etter at "Fleslandsalternativet" for en fremtidig godshavn viste seg og ikke å være forenelig med en trygg lufthavn. Til da var saken åpen og offentlig. Det ble så vedtatt å se på andre områder i Fleslandsområdet, men da besluttet man å lukke saken for offentligheten.

Det ble utnevnt en faggruppe som skulle kvalitetssikre en mulighetsstudie. Denne mulighetsstudien har vært en lukket prosess over nesten 2 år. Etter grannelagets mening har prosessen gått over til å bli en konsekvensutredning, bl.a. med rapporter fra Veritas m.fl.

Grannelaget har i løpet av den lukkede prosessen gjort flere henvendelser til HFK og bedt om informasjon og et ønske om å få delta i prosessen. Vi er blitt møtt med hemmelighet som igjen har skapt og forsterket rykter og utrygghet. Etter vår mening er dette et klart brudd i offentlig saksbehandling og plan- og bygningsloven. **Grannelaget ønsker en representant som observatør i faggruppen.**

### **Mulighetsstudien**

**Grannelaget anmoder om en høringsprosess også på politisk nivå der politikerne får mulighet til å bli kjent med de totale konfliktnivåer. Fylkespolitikere vil da ha mulighet til å utelukke disse alternativene nå uten en langvarig og dyr KU.**

Hensikten med mulighetsstudien er å gi tilstrekkelig kunnskap for å avgjøre om det er grunnlag for å gå i gang med en konsekvensutredning for et eller flere alternativer i Flesland-Hjellestadområdet. Etter en siling er det vedtatt å utrede konsekvensene av 3 alternativer.

**Etter grannelagets mening er dette en feil konklusjon. For alternativene E og F er signalene fra konsekvensutredningen til sikkerhetsavdelingen i Avinor, sammenholdt med Sintefs foreløpige utredning for lite vektlagt. Sammenholdt med de andre påpekte utfordringer, bl.a. renseanlegget, store boligområder sterkt eksponert, naturmiljø og store friluftsinnteresser. Burde man ikke gått videre med noen av alternativene i Flesland-Hjellestadområdet.**

### **Konsekvenser ved at BOH "sprekker".**

Mye tyder på at de to kommunene, Lindås og Fjell, bryter samarbeidet med ni andre kommuner i Bergen og Omland Havnevesen. BOH ønsker å endre selskapsstrukturen til et nytt interkommunalt selskap under navnet Bergen Havn IKS, og hvor Bergen kommune får en dominerende posisjon. Planene settes i sammenheng med ny containerhavn i fleslandområdet. Og en containerhavn på Flesland vil ikke Fjell og Lindås kommuner være med på. De vil ha Mongstad som bærebjelke i en interkommunal havneorganisasjon.

Før man går videre med en omfattende og dyr KU bør det på overnevnte bakgrunn utredes hvor konkurransedyktig en ny godshavn vil være og om det er mulig å finansiere en ny godshavn ved låneopptak, spesielt når CCB og Mongstad blir konkurrerende havner.

## **Økonomi og finansiering**

**Det må utredes et kvalifisert kostnadsoverslag for de forskjellige alternativer, hvordan de er tenkt finansiert og hva dette vil innebære for transportørene.**

Mye tyder på at en samlet kostnadsramme for en ny havn og jernbaneterminal vil ligge på ca. 15 – 20 milliarder. Godset sluses der kostnadene er billigst. Konsekvensene kan da bli at transportørene overfører godset til private etablerte havner.

### **Kombinasjonsalternativet.**

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

Grunnlag:

**Bergen og Omland havnevesen (BOH) har i sin strategiplan enstemmig vedtatt følgende:**

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

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

*Det vil være betydelige kostnader knyttet til å bygge ut en ny godshavn i Bergensregionen. I tillegg til selve kaiene, havnearealene, terminalbygg etc. skal infrastrukturen legges til rette. BOH mener en opprusting av dagens alternativ vil være en bedre løsning, der investeringene kan gjennomføres gradvis etter hvert som det er økonomisk kapasitet.”*

**I Fanaposten 12.11.13 uttaler Ole Særvild, Sea Cargo følgende:**

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

**Samlasterne har til nå etter vår mening i for stor grad påvirket denne saken.**

### **TRANSPORTBEHOV**

**Det bør utarbeides prognoser som også tar utgangspunkt i de estimater TØI har gjort for forventet gods på sjø, en økning på 1,33 % frem til 2040.**

**KU må basere seg på varestrømsanalyser også fra andre enn LTL, bl.a. TØI og BOH godsanalyser. Disse må kvalitetssikres både med hensyn til metode og ikke minst konklusjoner.**

Grunnlag:

I EU har godstransporten hatt en vekst på 2,8 % årlig. I grunnprognoser utført av Transportøkonomisk institutt om godstransport fra 2006 – 2040 forventes sjøtransport å øke med 1,33 % pr år frem til 2040. Transportører i Bergen havn tror dette vil være et forsiktig anslag. I kommunedelplan Bergen indre havn og i fylkets analyse av mulige ekspansjonsområder for ny godshavn, er det estimert en årlig vekst i godstrafikken på ca 10 %.

**Det må utarbeides en analyse hvor det fremgår hvilke transportkostnader som påløper ved de forskjellige alternativer.**

Det er betydelig usikkerhet hvem som skal finansiere en evt. ny godshavn. Er det statlige midler, fylkes- eller kommunale midler som skal forentes ved inntekter fra aktørene i transportnæringene? Blir disse kostnadene for høy, vil private kaianlegg i større grad overta godshåndteringen i fylket.

*Det vil være betydelige kostnader knyttet til å bygge ut en ny godshavn i Bergensregionen. I tillegg til selve kaiene, havnearealene, terminalbygg etc. skal infrastrukturen legges til rette. BOH mener en opprusting av dagens alternativ vil være en bedre løsning, der investeringene kan gjennomføres gradvis etter hvert som det er økonomisk kapasitet.*

**BEHOVET FOR JERNBANETILKNYTNING**

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

Samspillet mellom sjø og jernbane er på landsbasis relativt begrenset. Jernbanesporet fra Nygårdstangen til Dokken er i dag ikke i bruk. Dette tyder på at behovet for en samlokalisering nærmest er ikkeeksisterende. Det bør derfor ses nærmere på om samlokalisering av havn og jernbaneterminal kun er en politisk floskel eller en reell mulighet til at gods lastes om fra skip til jernbane og omvendt i stedet for til lastebil.

**FRILUFTSLIV**

**Det må tydelig fremgå at Bergen kommune er villig til å ofre 10 av totalt 25 uberørte holmer som finnes innen kommunegrensen.**

«I 1972 var halvparten av strandsonen i Bergen berørt av utbygging. I 1999 var andelen steget til 70 prosent og det har endret seg lite siden da. Hvis denne utviklingen fikk fortsette, ville 90 prosent av strandarealene i Bergen være nedbygd om 30 år. Dette viser at det er behov for å sette bremsene på for utbygging i strandsonen» Fra utarbeidelse av Kystsoneplan for Bergen - 2003.

Det er et miljømessig feiltrinn å legge ny godshavn til et av de fineste kystlandskapene i Bergen kommune – strekningen Sletten – Espeland – Hjellevad. Den funksjonelle strandsonen her med gårder som har vært i drift siden 1600-tallet, gir området en samfunnsmessig høyere verdi enn den «Nye Aker Brygge» på Dokken. Det er svært få funksjonelle strandsoner tilbake i Bergen kommune og enda færre langs Raunefjorden.

**Det må utredes hvor stor del av Raunefjorden som blir forbudssone for fritidsbåter.**

Om det etableres en havn i Raunefjorden vil det av sikkerhetsmessige grunner bli behov for å separere trafikken til og fra en slik havn. Det må fremgå av KU'en hvor stor del av Raunefjorden som blir reservert for nyttetraffic.

**FLYSIKKERHET**

**Sikkerhetstenkingen innenfor luftfarten er utviklet over lang tid. Et hvert tiltak som øker risikoen for ulykker aksepteres ikke. Det er de samlede negative konsekvenser for flysikkerheten som er viktig. I konsekvensutredningen fra Avinor er der pekt på en rekke forhold som reduserer flysikkerheten., ikke bare turbulens. Etter grannelagets mening er disse forhold for lite vektet. Konsekvensen burde vært at alt. E og F, ut fra en flysikkerhetsvurdering, ikke ble videre utredet. Konklusjonen i konsekvensutredningen:**

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

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

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

- Havn utfordrer flysikkerheten. For å kompensere for redusert sikkerhet som følge av havn vil logistikk/kapasitet utfordres.”

**Det må tydelig fremgå hvilke alternativer som skal utredes med hensyn til turbulens og vindskjer. ”Det må utredes om ”En smart endring av sone B” (alt.E) kommer i konflikt med kloakkrensaneanlegget (overdekning).**

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

**Det må fremgå av KU (visuelt) hvor stort fremtidig areal veg og jernbane vil ligge beslag på gjennom hele Ytrebygda.**

**Grannelaget anmoder om at alle alternativene i området trekkes.**

**Flesland og Sletten grannelag**

**Nils-Ove Nipen**

**Arvid Ask**



## Høringsuttalelse til planprogram for regional plan for godshavn.

### Generelt.

I det videre arbeidet med planen bør en legge bort begrepet 'Fleslandsalternativet'. Dette forbindes i media i stor grad med det relativt ubebygde området nordvest for flyplassen ('delområde C'), og oppfattes derfor i store deler av opinionen, og også mange politikere, som lite konfliktfylt. Begrepet er også misvisende i forhold til de alternativene som nå skal utredes. For å få bedre frem at det nå er snakk om helt nye områder, med et helt annet konfliktnivå, bør navnet på disse alternativene endres til noe mer dekkende. Eksempler på ny stedsangivelse kan være 'Raunefjord-', 'Fana vest-' eller 'Ytrebygda-alternativene'.

Høringsutkastet kan tolkes i retning av at konsekvensutredningene skal holdes på et grovt nivå. Det begrunnes med at dette er en regional plan, og at mer detaljerte utredninger skal gjøres ved senere reguleringsplaner. Dette er en fremgangsmåte jeg kan forstå der en regional plan bare skisserer fremtidig bruk av et område. Her gjøres imidlertid valget av lokalisering på detaljert nivå i den regionale planen, senere reguleringsplaner kan i beste fall supplere eventuelle avbøtende tiltak og ikke rette opp feilvurderinger på regionalt nivå. Det pekes også i høringsutkastet på at alle alternativene ved Raunefjorden er svært konfliktfylte. For å oppfylle kravene i forskriftens paragraf 9.1, og for at denne viktige avgjørelsen skal kunne fattes på et faktabasert grunnlag, er det helt avgjørende at konsekvensutredningene allerede nå er grundige. På grunn av det svært høye konfliktnivået må utredningene i denne regionale planen gå mer i detalj enn det som er vanlig i en reguleringsplan på kommunalt nivå. Dette er noe som også påpekes i Bergen kommunes høringsuttalelse.

Som legmann har jeg ingen mulighet til å gå detaljert inn på alle manglene ved høringsutkastet. Men jeg vil nevne noen områder der jeg mener høringsutkastet åpenbart legger opp til en for lite grundig konsekvensanalyse for alternativene ved Raunefjorden, og der en må kunne stille spørsmål ved etterretteligheten i de utredningene som hittil er lagt frem.

For delområde E vil spesielt jeg påpeke at Sintef i sin analyse legger til grunn at hele 'reservearealet' må sprenges ned for å få tilfredsstillende turbulensforhold. Dette må tas hensyn til ved alle konsekvensvurderinger for dette området. Det medfører blant annet at antall direkte og indirekte berørte hus og hytter øker betraktelig, at konsekvenser for jordvern og kulturlandskap blir større, etc. etc. Jeg mener den beste metoden her ville være å få utført grundige vindsimuleringer for alle alternativene før en går videre med ytterligere konsekvensutredninger. Da vil sannsynligvis ett eller flere av alternativene falle bort, og en vil kunne ha kapasitet til å utføre så grundige konsekvensanalyser som det er behov for på de som eventuelt gjenstår etter en slik utsiling.

### Arealkrav og alternativ bruk av de aktuelle områdene / byutvikling.

Det pekes i høringsutkastet på at det skal sies noe om potensialet for byutvikling dersom dagens godshavn flyttes. Det er i den forbindelse viktig at en ser på hva som er et realistisk scenario, og ikke tar utgangspunkt i at all havnevirksomhet flyttes fra Dokken-området. Det så langt jeg kan se ikke satt av plass til verken Hurtigruten eller utenlandsferjer i noen av de skissene som foreligger for alternativene ved Raunefjorden. Det er riktignok tatt inn passuser om at dette kan være aktuelt i kapittel 3.2 og 4.4, men det er ikke tatt høyde for noe slikt ved beregning av arealbehovet samme sted. Samlet arealkrav er i 3.3 satt til minimum 1050 daa, uten at passasjertrafikk er med i beregningsgrunnlaget (220 til godshavn på kainivå, 180 på samme nivå til lagerformål og industriell aktivitet, 300 til jernbaneterminal, 150-200 til samlasterne og 200 til de største grossistene). I det videre arbeidet er dette redusert til et samlet arealbehov på 700-800 daa ved at areal til lagerformål og industriell aktivitet er kuttet med 180 daa og areal til jernbaneterminal og samlastere er redusert med 150-200 daa. For alternativene ved Raunefjorden

er det heller ikke skissert løsninger for å ivareta det store passasjervolumet og privatbiltrafikken en flytting av disse funksjonene ville medføre. Dette må innebære at en enten ikke har til hensikt å finne plass til passasjertrafikk, eller ikke har funnet arealer til dette ved noen av de foreslåtte alternativene ved Raunefjorden.

Konsekvensen er at en, i tillegg til passasjertrafikken, fortsatt må ha kapasitet til å håndtere en relativt stor godsmengde i Dokken-området siden Hurtigruten og utenlandsferjene står for en stor andel av dette. Videre vises til at Dokken-området er jevnlig i bruk som havn for cruise-trafikken, og at det ikke foreligger planer om å flytte denne. Gjeldende reguleringsplan for utvidelse av havnen i Dokken-området tar tvert i mot høyde for å utvide kapasiteten for dette formålet, og det er fra politisk hold flere ganger uttrykt ønske om at Bergen i fremtiden må ha ambisjoner om å bli enda større på dette området. Også langsiktige leiekontrakter, for eksempel med Bring, må tas med i betraktning. Dermed er det i overskuelig fremtid i realiteten svært lite av kaifronten, og også en begrenset andel av det totale arealet som kan frigjøres til andre formål, selv om en skulle finne på å bygge en ny godshavn ved Raunefjorden. Det er også et åpent spørsmål om boligbygging lar seg kombinere med kaiplass for cruiseskip med døgnkontinuerlig drift. Videre må en ved beregning av potensialet for byutvikling ta høyde for at det er svært sannsynlig at grunnen er sterkt forurenset slik at området ikke uten videre egner seg for boligbygging eller lignende. Kostnader ved full masseutskifting i området må i tilfelle tas med i regnestykket.

For å få en rettferdig sammenligning av alternativene må også potensialet for byutvikling i de andre aktuelle områdene utredes. En må kunne ta for gitt at når politikerne nå åpner for en massiv nedbygging av strandsonen i Ytrebygda til godshavn-formål, vil de også være åpne for at dagens grunneiere får utvikle sine eiendommer i det samme området dersom godshavnen ikke legges dit. I et 30 til 50 års perspektiv vil helikoptertrafikken reduseres i takt med aktiviteten i Nordsjøen, og utvikling av støysvake fly vil sannsynligvis være kommet langt, slik at dagens støysoner kan innsnevres en god del og dermed åpne for boligbygging i strandsonen i Ytrebygda. Samlet sett vil trolig arealene som er foreslått til godshavn ved Raunefjorden ha et høyere utviklingspotensial, enn det relativt begrensede området på Dokken. Dersom en i dette regnestykket også tar med de arealene som ville medgå til en godstrase for jernbanen kan det ikke være særlig tvil om at potensialet ved byutvikling på Dokken vil komme meget dårlig ut av sammenligningen.

#### Utredningstema.

Dersom det, mot formodning, forutsettes å flytte utenlandsferjene og Hurtigruten til en ny havn må dette på en mye tydeligere måte gjenspeiles i utredningene. For alternativene ved Raunefjorden må det da lages separate analyser som viser passasjertrafikkens innvirkning under samtlige utredningstema, spesielt temaene forurensning, energiforbruk og transportbehov. Det er lite trolig at denne trafikken fordeler seg likt som godstrafikk, og varestrømsanalyser er dermed ikke et brukbart redskap for estimere volumet på trafikken i det tidsperspektivet vi snakker om her.

Det bør videre gjøres en egen utredning om hvordan de aktuelle operatørene for passasjertrafikken stiller seg til en flytting. Kan det for eksempel tenkes at operatørene for Hurtigruten synes at den ekstra tidsbruken ved en havn sør for byen, og risikoen ved passering av Vatilestraumen, er så hemmende at de vil vurdere å droppe Bergen som snuhavn? Kan det for utenlandsferjene tenkes at den sterkt begrensede kapasiteten på veiene i Fana gjør at de nøyer seg med Stavanger og/eller Haugesund som anløpssted, og regner med at passasjerer fra store deler av Hordaland finner det enklere å kjøre dit?

#### Forurensning.

Spesielt for delområde E ved Raunefjorden må det gjøres en grundig analyse av konsekvenser ved å flytte kloakktunellen og øke skipstrafikken. Her har det gjennom mange år vært sluppet ut store mengder urensset kloakk, og en må anta at sjøbunnen er dekket med store mengder skadelige sedimenter. En spredning av disse vil kunne forurense store deler av Raunefjorden, og kommer på toppen av den forurensningen selve havnen medfører.

#### Støy.

Spesielt for alternativene ved Raunefjorden er det den totale støybelastningen som må utredes, ikke bare tilleggsstøyen en havn vil medføre. Befolkningen lever her allerede med et meget høyt støynivå, og en hver økning vil ha svært negative konsekvenser.

#### Boligområde og nærmiljø.

Det påstås i høringsutkastet at *"Fleslandsbygda ligg utanfor det tilrådde delområdet"*. Dette er direkte feil og nok et eksempel på at en forsøker å bagatellisere konsekvensene av tiltaket. En godshavn ved Raunefjorden, og spesielt alternativet i delområde E, berører i aller høyeste grad både Fleslandsbygden og Slettenbygden, og vil være svært ødeleggende for boligområdene begge steder. Bygdene vest for flyplassen er allerede i stor grad innestengt av flyplassen. Den eneste veien ut av bygdene - enten en går, sykler eller bruker bil - er en smal landstripe i sørvest. En ytterligere innskrenkning av bevegelsesmulighetene må belyses både innenfor dette utredningstemaet, og under temaene 'oppvekstvilkår for barn og unge', 'tilgang til uteområder og gang- og sykkelveinett' og 'folkehelse'.

#### Kulturminne og kulturmiljø.

##### Eldre kulturminner:

Når det i forslaget henvises til Askeladden som kilde for fornminner i det videre utredningsarbeidet blir jeg urolig. Min erfaring tilsier at Askeladden ikke er komplett, og den bør absolutt kompletteres med Fetts registreringer fra 1970-tallet, Bergen Museums tilvekstkataloger og ikke minst lokalhistorisk litteratur. Dessverre er erfaring fra offentlig utbygging i området de senere årene heller dårlig. Hele Lilandshaugen er sprengt bort uten noen arkeologisk undersøkelse til tross for at det er velkjent at lokal tradisjon tilsier at den gamle middelalderkirken på Liland lå der. Heller ikke ved utvidelse av kloakkrenseanlegget og utfyllinger på flyplassen ble det foretatt reelle undersøkelser. Her lå det eldgamle veifar, en gammel husmannsplass og ifølge lokal tradisjon et 'kongssnaust' som nå er begravd under store steinmasser.

I 1998 utga Bergen kommune en populærvitenskaplig oversikt over fornminner i kommunen forfattet av arkeolog Frode Iversen. Han skriver: *"Ikke noe annet sted i Bergen kommune er det samlet så mange og så store gravminner som langs kystlinjen ved gårdene Espeland, Lønningen og Sletten ved Raunefjorden..."*. Når en også tar med de delene av Flesland som ligger innenfor utredningsområdet lister Iversen opp hele 11 gravrøyser (hvorav to dessverre allerede er ødelagte), samt en nausttuft. Iversen lister videre opp en rekke løsfunn (B6517, B7368, B8891, B10332, B11026, B11027 og B11545). Etter at denne oversikten ble gitt ut er det gjort flere funn både av faste fornminner og løse gjenstander. Det er også gjort mange funn på nærliggende øyer som Tyssøy i Sund kommune og Bjorøy i Fjell kommune.

Dette dokumenterer at det utvilsomt har vært høy menneskelig aktivitet i dette området over flere tusen år, og det kan ikke være tvil om at det vil bli funnet mer dersom viljen er tilstede. Men da kan ikke 'undersøkelsene' være slik som det ble gjort på Flesland for noen få år tilbake. Da ble en grunneier kontaktet av arkeologer som skulle foreta 'prøvestikk'. Vedkommende reagerte på at de gjorde disse i et område som relativt nylig var fylt opp med tilkjørte masser, og der det dermed var så og si fånyttet å lete. Men påpekning av dette ble ignorert av arkeologene som fortsatte på samme lokalitet inntil de forlot eiendommen. Jeg har i ettertid undret meg på om

dette var et utslag av ren faglig arroganse, eller om de av en eller annen grunn ikke ønsket å finne noe.

Nyere tids kulturminner:

I høringsutkastet ser det ut for at konsekvensutredningen kun skal baseres på allerede kjente kulturminner. En peker på offentlige registre og kommunedelplan for 'Birkeland, Liland og Espeland' som sentrale kilder. Dersom en begrenser seg til det nivået må det kunne kalles en skandale. Det er vel kjent at Sefrak-registeret er meget mangelfullt for Bergen kommune og den nevnte kommunedelplanen berører bare deler av det området som godshavn-planen skal utrede. Noe dokumentasjon kan finnes i en nyere reguleringsplan for Gnr 108 (Bergen rideskole m.m.) og litt i nyere reguleringsplaner for Bergen Lufthavn. Men dersom det er et ønske å dokumentere realitetene må det gjøres en utredning av hele området som er rikt også på denne typen kulturminner. Jeg kan her kort nevne:

- Fortøyningsanlegg fra 1500- og 1600-hundretallet (påvist av sjøfartsmuseet).
- Gamle seilings- og navigasjonsmerker.
- Husmannsplassene rundt Lønningshavn, hvorav to eller tre lett kan la seg påvise. (En fjerde er dessverre nylig blitt fullstendig tildekket ifm utfyllinger på flyplassen).
- Tollstasjonen på Sletten fra 1861 som fortsatt står, men som så mange offentlige bygg dessverre er svært dårlig vedlikeholdt.
- Mange eldre gårdshus og naust.
- Steingarder, gamle veifar, nausttuffer og kaier.
- En rekke tyske anlegg fra 2. verdenskrig.

Naturmiljø.

Utredningen må også på dette området suppleres med nyere registreringer. Bl.a. kan nevnes at havørn de senere årene har reetablert seg i området, og at det i flere elvefar er påvist forekomst av ål og sjøørret som begge er 'rødlistede' arter. Siden Raunefjorden med sidearmer representerer vandringsveier for disse vil endringer her kunne påvirke hele fjorden, og en må i under dette temaet derfor utvide området for konsekvensanalysen betraktelig.

Konsekvenser for kulturlandskap.

Konsekvensen for landbruk og dermed landskapspleie er etter mitt syn forsøkt bagatellisert i de foreløpige utredningene av alternativene ved Raunefjorden. Det henvises til at et relativt begrenset antall dekar landbruksareal blir berørt, mens de store konsekvensene dette får i svært liten grad omtales. For delområde E synes det heller ikke som om det er tatt hensyn til at Sintef's foreløpige vindmålinger forutsetter at hele 'reservearealet' må sprenges ned. Realiteten er at gårdsbrukene på Flesland og Sletten driver på helt marginale områder. Siden det meste av utmarken ble ekspropriert ifm flyplassbyggingen har de heller ikke noen alternative arealer å ta i bruk. En godshavnbygging vil høyst sannsynlig medføre nedlegging av to gårdsbruk som er i aktiv drift i dag, samt ett som har konkrete planer om reetablering. (ref. reguleringsplan for rideskolen på Sletten). Flere av disse har forproduksjon og beiteland på nabobruk slik at det totalt sett dreier seg om at drift og vedlikehold på 7-8 bruk opphører med de konsekvenser det får for kulturlandskapet. Andre konsekvenser av dette er at et 'åpen gård' tilbud vil falle bort, og at Bergen rideskole etter alt å dømme må innstille sin virksomhet slik at mange hundre barn mister sitt fritidstilbud. Tallene her gjelder kun gårdene Flesland og Sletten. Jeg kjenner ikke forholdene på Lønningen og Espeland godt nok til å si noe om konsekvensene der. Men det er da også det videre planarbeidets oppgave og ikke min!

'Intermodalitet'

Jeg har en viss forståelse for at det er vanskelig å utrede en godstrase for jernbane i detalj så lenge det pågår en delvis parallell prosess som ser på fremtidig plassering av godsterminal i Bergensområdet. Men siden muligheten for samlokalisering av godshavn, jernbaneterminal og

flyplass har vært hovedargumentet for å legge godshavnen i Ytrebygda må en kunne forvente at dette utredes grundigere enn det legges opp til i høringsutkastet, og at det før det skal tas en beslutning om godshavn er avklart om jernbaneterminal ved sjøen i Ytrebygda i det hele tatt er et realistisk alternativ. Det foreligger allerede konseptskisser til en eventuell (om enn lite realistisk) lokalisering av godsterminal på Liland/Birkeland, og det er fullt mulig å ut fra denne gå relativt detaljert inn på hvilke konsekvenser, både økonomisk og samfunnsmessig, en fremføring av godsspor dit vil ha. For å overholde kravene til stigningsforhold etc må den videre traseen i stor grad gå i kulvert og tunell. Det er vesentlig at det utredes om dette er teknisk og økonomisk gjennomførbart da det meste av grunnlaget for en godshavn i dette området faller bort uten jernbanetilnknytning. en slik utredning er også referert som et krav fra bystyret i Bergen kommune i høringsutkastet (side 4).

I media har det flere ganger vært hevdet at bare en får lagt godshavnen i nærheten av flyplassen får en (nærmest gratis) flytog fra Åsane til Flesland. Dette ser ut til å ha festet seg som en myte i store deler av opinionen, og også flere politikere har fremmet dette som et sentralt argument i diskusjonen om lokalisering av godshavnen. Jernbaneverket ser helt bort fra et slikt alternativ i sin konseptvalgutredning, og det er ingenting i pågående planlegging (ref. f.eks. kommunedelplan for Minde-området, reguleringsplaner i Fyllingsdalen og bybanen) som tyder på at Bergen kommune tar høyde for et slikt alternativ. Det er viktig å få dette tydelig frem før beslutning om godshavnen skal tas slik at en ikke risikerer at noen baserer sin avgjørelse på en fullstendig urealistisk forventning om 'gratis flytog'.

Et meget viktig emne som så vidt jeg kan se ikke kommer frem i høringsutkastet er intermodalitet i form av omlasting fra skip/skip. For Bergens-regionen er dette i fremtiden trolig vel så viktig som kombinasjonen skip/jernbane, og helt sikkert viktigere enn skip/fly. Det bør utredes nøye om en havn i Raunefjorden egner seg for dette. Jeg vil da spesielt peke på at det trange farvannet, og mangelen på venteplasser/ankringsplasser gjør trafikk med større frakteskip svært vanskelig og et en dermed mister muligheten for omlasting fra interkontinentale ruter til nasjonale og lokale ruter.

#### Fremdrift.

Selv om det er i alles interesse å få avklart dette viktige spørsmålet for innbyggerne i Fana og Ytrebygda så snart som mulig må en være sikker på at alle konsekvenser av en havn i dette området blir utredet på et forsvarlig nivå. Det vil derfor være helt nødvendig å tilpasse fremdriftsplanen til utredningsarbeidet om ny jernbaneterminal i Bergensområdet. Dersom den utredningen konkluderer med at ny jernbaneterminal ikke kan/skal plasseres ved Raunefjorden faller det meste av argumentasjonen for godshavn her også bort, og det ville da være en tragedie om det allerede er tatt en beslutning om plassering av godshavn her på et helt feilaktig grunnlag.

#### Medvirkning.

Til slutt vil jeg påpeke at jeg synes det er underlig at jeg som grunneier (gnr 109/ bnr 58) ikke har mottatt annen informasjon om planarbeidet enn den som har kommet gjennom media. Jeg synes det minste en må kunne forlange er at samtlige grunneiere innenfor utredningsområdet holdes skriftlig orientert etter hvert som arbeidet med planen skrider frem, og jevnlig innkalles til orienteringsmøter. Igjen må utgangspunktet være at dette ikke dreier seg om en regional plan på overordnet nivå, men et detaljert lokaliseringsspørsmål der konsekvensene for den enkelte grunneier er svært store.

Flesland 20/12-13

Vidar Flesland

Fleslandsvika 82  
5258 Blomsterdalen

Vår sakshandsamar  
Cato Dørmænen

Vår dato  
03.01.2014

Vår referanse  
2012/5814-13/314

Tidligere dato  
05.11.2013

Tidligere referanse

Til  
Hordaland fylkeskommune

## Uttale til Regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet - etter høyring av forslag til revidert planprogram

Viser til høyring av revidert planprogram, med frist sett til 23. desember 2013. Etter avtale har Forsvarsbygg fått forlenga svarfrist til 6. januar 2014.

Forsvarsbygg uttaler seg i plansaker med omsyn til å ivareta Forsvarets arealbruksinteresser.

Forslaget til revidert planprogram for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet inneheld tre alternative lokaliseringar. Forsvarsbygg sin uttale er knytt til alternativet som omhandlar Flesland, der Forsvaret har eigedom, installasjoner og interesser.

I planprogrammet vert det vist til delområda A, B og C. Utgreingane og konklusjonane knytt til desse delområda ligg i takt med det som tidlegare er kommunisert i forhold til konflikter med Forsvarets interesser. I dette ligg hensynssoner og forbudssoner, samt at det samla påtrykket som særleg alternativ A og B vil utgjere, vert sett på som uheldig i lys av Forsvarets interesser. Då særleg i forhold til Haakonssvern orlogsstasjon og Knappen.

Forsvaret har i høringsperioda også sett nærmare på konsekvensar ei utbygging vil ha i sør og vest, delområda E, F og G. Det vert påpeikt at Avinors vurdering av innflyging ikkje er dekkande for militære flygningar. Ei lokalisering av ny hamn vest og syd for Flesland kan medføre bygging av vertikale konstruksjonar som kan kome i konflikt med instrumentflyging frå sør. Dette må nærmare avklarast før Forsvaret kan anbefale utbygging av ny hamn i dette området.

Avslutningsvis vil Forsvarsbygg orientere om at behovet for omsynssona knytt til fareområde brann og eksplosjon på Flesland er bortfalt, men Forsvaret har fortsatt areal og virksomheit i området som skal sikrast og vidareførast.

Cato Dørmænen

utleie markedsområde vest

Dette dokumentet er elektronisk godkjend og difor ikkje signert.

---

<b>Postadresse</b>	<b>Fakturaadresse</b>	<b>Telefon</b>	<b>E-postadresse</b>	<b>Org. nr.</b>
Postboks 405	Fakturasenteret	815 70 400	post@forsvarsbygg.no	975 950 662
Sentrum	Postboks 4394	<b>Telefaks</b>	<b>Internett</b>	<b>Bankkonto</b>
0103 Oslo	2308 Hamar	23 09 78 03	www.forsvarsbygg.no	4714 10 00280







Hordaland fylkeskommune  
Samferdselsavdelinga  
Postboks 7900  
5020 Bergen

Bergen 19. desember 2013

### **Regional plan for ny godshavn i Bergensområdet – høring av revidert planprogram**

Viser til revidert planprogram for plan for ny godshavn i Bergensområdet, med høringsfrist 23. desember 2013. FNF Hordaland er et samarbeidsnettverk mellom natur- og friluftslivsorganisasjoner i Hordaland, og arbeider for å ivareta natur- og friluftslivsinteressene i fylket. Vi ønsker å være en konstruktiv høringspart i saker som berører disse interessene i Hordaland.

Planprogrammet legger opp til at det nå skal vurderes to ulike lokaliseringalternativ for ny godshavn i Bergensområdet:

- Kombinasjonsalternativet med utgangspunkt i dagens havn på Dokken, med tilleggsareal på Ågotnes og Mongstad
- Fleslandalternativet

Begge disse alternativene skal vurderes opp mot 0-alternativet, dagens havn på Dokken.

### **Prematur prosess**

I Nasjonal Transportplan 2014-2023 er det varslet at det skal komme en bred analyse av godstransport, beskrevet på s. 10 i planprogrammet. Denne skal etter planen ferdigstilles sommeren 2015, dvs. omtrent samtidig med høringen av planframlegget til Regional plan for ny godshavn i Bergensområdet. Det er gode grunner til å tro at den nasjonale analysen vil være et viktig fakta- og kunnskapsgrunnlag for arbeidet med lokalisering av ny godshavn i Bergensområdet, spesielt knyttet til spørsmålet om samlokalisering med jernbane. KVVU-arbeidet vedr. fremtidig lokalisering av godsterminal for jernbane i Bergensområdet skal etter planen startes opp etter de nasjonale godsanalysene er ferdigstilt, dvs. at man legger opp til å vedta plan for ny godshavn med potensiell samlokalisering med jernbane før KVVU for fremtidig lokalisering av godsterminal for jernbane i det hele tatt har startet opp.

FNF Hordaland mener dette er uheldig, prosessen gir på denne måten inntrykk av å være prematur og fremstår å mangle tilstrekkelige data for at man skal kunne foreta en kunnskapsbasert og saklig evaluering av hvor en eventuell godshavn bør lokaliseres i fremtiden.

Vi henstiller fylkeskommunen til å sette hele prosessen på vent inntil de nødvendige data er fremskaffet, og slik at man kan samkjøre dette planarbeidet med KVVU-arbeidet for fremtidig lokalisering av godsterminal for jernbane. Dette bl.a. for at man skal unngå å sette i gang en kostbar og krevende KU-prosess som senere vil kunne vise seg å være bortkastede ressurser.



Dersom fylkeskommunen nå likevel fortsetter med dette planarbeidet, har vi innspill til både lokaliseringalternativene og til planarbeidet generelt.

### **Om behovet for ny godshavn**

Kommunedelplanen for Bergen indre havn legger til grunn en forventet vekst på 10 % per år, samtidig som at man ikke har opplevd en vekst overhodet i antall containere (TEU) over havnen ilt. de 6 siste årene (Figur 1 i planprogrammet). Det er uklart hvorfor kommunen forventer en ganske vesentlig vekst, og hvilke data dette baserer seg på. Bergen og Omland havnevesen (BOH) skriver selv i sin strategiplan at *"...dagens plassering av havnen er det beste alternativet også i et langsiktig perspektiv"*, og at den med tilpasninger vil kunne ha kapasitet nok også i fremtiden. Bergen indre havn er, som planprogrammet viser til, i dag en liten havn, og det er vel også slik at det meste av godstrafikken innefor BOH i dag går over havner i andre kommuner i samarbeidet og i mindre grad innad i Bergen kommune.

FNF Hordaland stiller spørsmål ved det aktuelle behovet for etablering av en ny godshavn i Bergensområdet, og mener at en behovsvurdering burde legges til grunn før utarbeidelsen av en plan for ny godshavn initieres.

### **Kombinasjonsalternativet**

Dette alternativet omfatter stort sett utvidelser eller utbygging i tilknytning til eksisterende havneinfrastruktur. Derfor er også konfliktnivået med natur- og friluftslivsinteresser lavt. Vi har imidlertid blitt oppmerksomme på at formannskapet i Fjell kommune i et møte 9.12.13 enstemmig innstilte på at de ikke ønsker å delta i det nye havnesamarbeidet (Bergen Havn IKS) som er planlagt som en erstatning for nåværende Bergen og Omland Havnevesen. De ønsker i stedet å starte en egen interkommunal havneorganisasjon sammen med Lindås og potensielt andre kommuner. Saken skal behandles av kommunestyret i møtet som er satt opp 19. desember.

Gitt at kommunestyret i Fjell vedtar innstillingen fra formannskapet, mener vi det er behov for en avklaring på om kombinasjonsalternativet fortsatt er et reelt og realistisk alternativ, jf. saksbehandlingsreglene i konsekvensutredningsforskriftens §§ 6 og 7. Dersom det skulle vise seg at kombinasjonsalternativet ikke lenger er et reelt og realistisk alternativ, må videre arbeid med planprogrammet og behandling av dette i fylkestinget settes på vent inntil det foreligger reelle og realistiske alternativ å vurdere opp mot hverandre. Rettspraksis viser at det er ikke tilstrekkelig å ha kun ett reelt og realistisk alternativ (dvs. Fleslandalternativet) til vurdering, og det vil i så fall anses som en saksbehandlingsfeil.

Et slikt vedtak i kommunestyret vil også måtte medføre en vurdering av om forutsetningene også for Fleslandalternativet endres på en slik måte at dette ikke lenger er et reelt alternativ.



### **Fleslandalternativet**

Dette er et alternativ med svært høyt konfliktnivå knyttet til natur- og friluftslivsinteresser i Bergen kommune. Det gjelder spesielt for de to sørligste alternativene som nå er til vurdering – alternativ F og alternativ G. Området representerer i dag noe av det alle siste man har igjen av fri, ubebygde og allmenn tilgjengelig skjærgård i kommunen, og er derfor av særlig stor verdi for kommunens innbyggere. Når bybaneutbyggingen til Flesland ferdigstilles våren 2016, vil også området tilgjengelighet for folk flest øke betraktelig. Det er derfor grunn til å forvente en økning i områdets betydning for innbyggerne i kommunen i årene fremover.

På grunn av det store konfliktnivået knyttet til Fleslandalternativet, samt omfanget av de planlagte utbyggingene, vil rettspraksis og proporsjonalitetsprinsippet tilsi at det må stilles høye og strenge utredningskrav i det videre arbeidet. Det er av avgjørende betydning at de utredningene som blir foretatt er saklige, grundige og gir et korrekt bilde av de natur- og friluftslivsverdiene som befinner seg i området samt hvilke konsekvenser lokalisering av ny godshavn i området vil ha for disse verdiene.

Beskrivelsen i planprogrammet av hva som skal utredes på dette området fremstår som noe tynn, og vi har konkrete innspill til hva selve utredningen må inneholde.

#### *Friluftslivsinteresser*

Det må redegjøres for hvilke friluftsområder som berøres av tiltaket. Vi foreslår at det utarbeides et eget kart for dette temaet, som visualiserer de ulike områdene med fasiliteter (brygge, toalett, universell utforming etc.) som er der i dag. Både merkede og umerkede stier og ferdselsårer må kartfestes. Utredningen må gi en vurdering av hvordan tiltaket vil påvirke friluftslivet i planområdet, tilgrensende områder og i kommunen generelt. Alternative friluftsområder i kommunen med tilsvarende aktivitetsmuligheter må beskrives, og det må synliggjøres hvilke områder/aktiviteter man ikke har alternativer for. Dagens bruk og potensiell fremtidig bruk av området må synliggjøres og tallfestes.

Det er i denne prosessen svært viktig å involvere de organisasjoner/foreninger som er brukere av området i dag, deriblant Bergen og Omland Friluftsråd, Bergen seilforening, padleforeninger, velforeninger, skoler, barnehager, idrettslag, m.m. Dette må til for å sørge for at konsultasjons- og medvirkningskravet jf. plan og bygningsloven ivaretas, og for å sikre et best mulig kunnskapsgrunnlag for det videre planarbeidet.

#### *Naturmangfold*

Et raskt søk i Naturbase viser at det i området er foretatt en rekke registreringer av ulike marine og terrestre rødlistearter, både fugler som bl.a. fiskemåke (CR), svartand (NT), strandsnipe (NT) og stær (NT), terrestre planter (Smalmarihand (VU)) og bløtdyr (Mya arenaria (VU) og Chrysallida pellucida (EN)). Søket viser også at her er registrert to lokaliteter med den viktige naturtypen "større tareskogforekomster", dvs. stortare (Laminaria hyperborea). Dette er marine habitater som er kjent for et rikt biomangfold av både alger og dyr. Tareskogen utgjør et tredimensjonalt miljø som er tilholdssted for mange organismer, og viktige oppvekst- og næringsområder for flere fiskearter. De er også viktige på grunn av



en betydelig produksjon av organisk materiale, og enkelte fuglearter benytter også tareskoger som næringsområde.

Det videre planarbeidet må inneholde:

- En gjennomgang av verdifulle naturtyper og rødlistearter som vil bli berørt av tiltaket, jf. Miljødirektoratets håndbok nr 13 og Norsk Rødliste (2010).
- Det må foretas en kartlegging og dokumentasjon av marine ressurser/organismer i området. Tiltakets konsekvenser for de registrerte tareskogene og tilknyttede organismer må beskrives spesielt.
- Potensialet for ytterligere funn av rødlistearter må vurderes.
- Utredningene må vurdere om viktige økologiske funksjonsområder for kritisk truede, sterkt truede og sårbare arter i og i nær tilknytning til planområdet kan bli berørt.
- Det må gis en enkel beskrivelse av de vanligste forekommende terrestriske vegetasjonstypene i området samt en kort beskrivelse av artssammensetning og dominansforhold. Eventuelle truede vegetasjonstyper må identifiseres og gis en nærmere beskrivelse.
- Det må foretas en kartlegging av fuglebestandene i området, med spesielt vekt på rødlistede fuglearter. Kartleggingen må foretas i hekkeperioden, og må inneholde en beskrivelse av artsmangfold, bestandstetthet og viktige økologiske funksjonsområder.

Utredningene må basere seg på eksisterende kunnskap, og nye utredninger må foretas der hvor eksisterende kunnskap ikke er tilstrekkelig eller utdatert. For alle biologiske registreringer som foretas må det oppgis dato for feltregistreringer, befaringsrute og hvem som har utført feltarbeidet og artsregistreringene.

### *Landskap*

Fleslandalternativet innebærer store endringer i et landskap som i dag er fritt for tyngre, tekniske inngrep. Det er svært viktig at alle planlagte inngrep visualiseres tilstrekkelig i det videre planarbeidet, slik at både høringsparter og beslutningstagere er best mulig opplyst. Videre utredninger bør gi en generell beskrivelse av landskapet i områdene som vil bli påvirket, både med og uten samlokalisering med jernbane, og de bør inneholde en beskrivelse av både natur- og kulturhistoriske dimensjoner ved landskapet.

### *Vannforskriften*

FNF Hordaland vil påpeke at de inngrep som er planlagt i dette alternativet må vurderes etter § 12 i vannforskriften.

### **Klima- og samfunnsregnskap**

I planprogrammet er det lagt inn nasjonale føringer om framtidrettet godstransport, og regionale føringer, blant annet Klimaplan for Hordaland, der det står på s. 7 i planprogrammet:

- "Hordaland skal ha ein effektiv arealbruk som reduserer behovet for reising, stimulerer til meir miljøvenleg transport og unngår nedbygging av verdifulle areal



- Innan 2020 skal godstransport som går på bane doblast. Godstransport på sjø skal aukast med 20%. Godstransport på veg skal reduserast tilsvarande.”

FNF Hordaland mener at det i tillegg til dette må utarbeides et klima- og samfunnsregnskap for hvert av de tre alternativene i de videre utredningene, som legges til grunn for planvedtaket i 2015. I dette regnskapet må alle utgifter tas med, både de som er knyttet til drift og de som er knyttet til investeringer. Regnestykket må også inkludere mulig flytting av nåværende jernbaneterminal, og det bør også utredes hvordan innføring av landstrøm for store turistskip når de ligger ved kai kan bidra til bedring av luftkvaliteten i sentrum.

### **Vedr. samlokalisering med jernbane**

I kap 6.1 på s. 25 står det: ”I den videre planprosessen er det behov for å konsekvensutgreia både kombinasjonsalternativet og Fleslandalternativet etter same grundige prinsipp, for å sikra at alle konsekvensar blir belyst og for å sikra at alternativa blir samanliknbare.” På bakgrunn av dette mener vi at muligheter for samlokalisering eller kobling med jernbane må utredes for begge lokaliseringalternativ, og ikke bare for Fleslandalternativet. Vi kan ikke se at påstanden om at det er ”urealistisk” med kobling med jernbane for kombinasjonsalternativet er godt nok begrunnet, spesielt med tanke på planer om bygging av ny Sotrabro og ny vei nordover til CCB-basen på Ågotnes. Viser for øvrig til at det er planlagt jernbane i tilknytning til den planlagte flytebroen på E39 over Bjørnefjorden.

FNF Hordaland har følgende krav til planprogrammet vedr. behov for og samlokalisering med jernbane:

- (1) Det må gjennomføres en analyse over behovet for samlokalisering og/eller kobling mellom sjøtransport og jernbane for ulike godstyper ved de ulike alternativene.
- (2) Alle alternativ må utredes på lik linje vedr. samlokalisering eller kobling med jernbane, slik at alternativene blir sammenlignbare.

Eller vil vi påpeke, som tidligere, at arbeidet med lokalisering av ny godsterminal må bli en del av planarbeidet, og må avklares før endelig avgjørelse om lokalisering av godshavn blir foretatt.

### **Øvrige innspill**

Vi reagerer på at Havforskningsinstituttet ikke er ført opp som høringspart på adresselisten for utsending av planprogrammet, og forutsetter at de involveres i det videre planarbeidet for å sikre en grundig kartlegging av de marine ressursene som er i Fleslandområdet spesielt.

Vi informerer med dette om at FNF Hordaland ønsker å være høringspart i det videre planarbeidet.



forum for  
natur og  
friluftsliv

Med vennlig hilsen

Johanna Aarflot  
Fylkeskoordinator  
FNF Hordaland

Nicolas Rodriguez  
Naturvernansvarlig  
Bergen og Hordaland Turlag

Oddvar Skre  
Leder naturmangfoldsgruppen  
Naturvernforbundet Hordaland





## Fylkesmannen i Hordaland

Sakshandsamar, innvalstelefon  
Torgeir Flo, 55 57 21 46

Vår dato  
23.12.2013  
Dykkar dato  
05.11.2013

Vår referanse  
2013/11168 421.4  
Dykkar referanse  
07/9175

Hordaland fylkeskommune  
Postboks 7900  
5020 Bergen

### **Bergensregionen - Regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet - høyring av planprogram**

Vi viser til brev med vedlegg 05.11.2013 frå Fylkeskommunen om høyring av framlegg til revidert planprogram for regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i bergensområdet.

Fylkesmannen registrerer at fylkeskommunen arbeider vidare med ein regional plan med føremål å greie ut alternative løysingar og lokaliseringar for framtidig godshamn i bergensområdet. Å legge til rette for auka godstransport på sjø og bane er eit nasjonalt mål slik det går fram av programframlegget.

Det går fram av saka frå fylkeskommunen at ein i planen vil greie ut eit 0-alternativ med utgangspunkt i Bergen indre hamn, eit kombinasjonsalternativ kor hamnefunksjonane vert delt mellom Bergen indre hamn, Ågotnes/CCB og Mongstad og eit alternativ i områda kring Bergen lufthamn.

I vedlegga til saka inngår mellom anna ei mogleighetsstudie for fleslandsområdet. Ein har vurdert heile åtte ulike område om dei er eigna som framtidig godshamn, og om det kan først fram jernbane til området. Ut frå dette har ein tilrådd vidare utgreiingsarbeid for tre av dei åtte områda ved Flesland.

Fylkesmannen finn silingsprosessen noko mangelfull. Sett bort i frå tekniske krav til områda, går det mellom anna ikkje fram korleis ein har vekta dei ulike interessene mot kvarandre. Vi saknar til dømes ei nærare grunngjeving for at områda i nord (A og B) er forkasta av omsyn til Forsvaret. Vi meiner det må gjerast ei grundigare drøfting av alle dei alternativa som møter dei tekniske krava. Til dømes er ei «aktsomhetsgrense» i utgangspunktet ikkje ein absolutt «forbod», men er eit område kor ein må ta særskilde omsyn.

Som nemnt innleiingsvis, er det eit mål å auke andelen godstransport på sjø og bane, men som det går fram av utkast til planprogram, er det ikkje klårt om trongen for ei samankopling av desse formene for godstransport vil auke i framtida. I dag er det heilt marginale godstransportmengder som går mellom båt og bane i Bergensområdet. Då jernbanetilknytning legg ytterlegare avgrensingar på moglege lokaliseringar av godshamn, burde det vore avklåra om dette er godstransportmessig rasjonelt før ein startar leiting etter område for ny hamn.

Fleslandsalternativet vert elles i realiteten ei «samlokalisering» med ein flyplass. Det gjev ekstra utfordringar med omsyn til risiko og sårbarheit. I tillegg til reint flyoperative omsyn, må det også takast omsyn til at godshandtering venteleg vil femne om farleg gods.

Vi saknar vidare referansar til nasjonale forventingar når det gjeld til dømes strandsonevern, omsyn til born og unge i planlegginga og klimamålsetting, som skal leggast til grunn ved regional og kommunal planlegging.

#### Merknadar til framlegg til utgreiingstema i KU

Når det gjeld tema Forureining/Klimagassutslepp, vil vi minne om at utslepp i samband med etablering av tiltaket må inkluderast i klimarekneskapen.

Då nokre alternativ vil føre til omfattande inngrep i ope kystlandskap, er det viktig å utarbeide gode visualiseringar av verknadane av inngrepa.

Strandsona er gjeve eit ekstra vern i plan- og bygningslova §1-8. Dette vernet er fylgd opp med eiga statleg planretningsline. Då nokre av alternativa inkluderar urørde strandområde, bør dette temaet takast inn som eige utgreiingstema og i samanlikninga av alternativa som vert utgreidde.

Omsynet til born og unge må utvidast. Det er ikkje godt nok å avgrense temaet til bustad og nærmiljø, då kystlina og skjergarden med øyar osb vert nytta av mange grupper i heile bergensregionen, inkludert born og unge, jfr også RPR når det gjelde krav til medverknad.

Under temaet folkehelse bør det inngå ein analyse av verknadene på folkehelsa av at mykje nytta friluftsområde vert råka, viss nokre av Fleslandsalternativet vert realisert.

Som nemnt over, vil samlokalisering med flyplassen gje ekstra utfordringar knytt mellom anna til farleg gods. Vi legg til grunn at ROS-analysen også inkluderer slike tema.

Med helsing

Rune Fjeld  
assisterende fylkesmann

Else-Kristin Foss Vikenes  
avdelingsdirektør

*Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*



Hordaland fylkeskommune, samferd.avd,pb7900,5020 Bergen

Høringsfråsegn: epost til [samf@hfk.no](mailto:samf@hfk.no) via skjema på [www.hordaland.no/hamnehoyring](http://www.hordaland.no/hamnehoyring) eller til Hordaland fylkeskommune, samferdselsavdelinga, postboks 7900, 5020 Bergen.(svarfrist 23.des.)

Vi protesterer på det sterkeste mot planen om en fremtidig, gigantisk døgnbasert godshavn i Ytrebygda!

Hverken nasjonalt eller internasjonalt legges nå slike giganthavner til steder hvor så mange mennesker bor.

*Ingen behov for kombinasjonen godshavn/flyplass:*

I dag transporterer fly svært lite godsvolum, så det er derfor ikke behov for en samlokalisering av fremtidig godshavn og flyplassen.

*Ingen behov for kombinasjonen godshavn/jernbane:*

Samferdselsutvalget i Fylkeskommunen har besøkt godshavnen i Helsinki hvor de har anlagt firefelts motorvei og jernbane frem til havnen. Erfaringene de satt igjen med der var at jernbanetilknytningen til godshavnen ble lite brukt; faktisk mindre og mindre, så denne tilknytningen ville de vært foruten om noe skulle vært gjort annerledes. Dessuten har Bergen indre havn har per i dag jernbanetilknytning som ikke benyttes.

*Bergen indre havn har liten godsmengde:*

Bergen indre havns godsmengde er liten i dag og usikkerheten er stor angående utviklingen av godsmengde i fremtiden. Alt oljerelatert gods skal fortsette å gå til Ågotnes og Mongstad. Sea cargo dekker per i dag 40 % av godsmengden til Bergen indre havn, og de vil i fremtiden aldri benytte en eventuell godshavn i Ytrebygda. Derfor kan det umulig være økonomisk gjennomførbart å bygge en gigantisk godshavn i Raunefjorden.

Politikere i Bergen mener virkelig at den såkalte «indrefile` t tomten» på Dokken har mer verdi enn menneskene som bor i Ytrebygda!

Det blir mer og mer tydelig at det egentlige argumentet for flytting av godshavnen er å få frigjort mer areal i sentrum til byutvikling; det er ingen miljømessige grunner til å flytte havnen til Ytrebygda hvor vi har nok forurensning som det er. I Bergen indre havn kan landstrøm etableres noe som sparer miljøet for store utslipp, samt at all transport som ikke er havnerelatert kan flyttes vekk derfra.

*Dårlige maritime forhold for godshavn i Raunefjorden:*

Kystverket beskriver Raunefjorden som et av de farligste farvannene her i vest. Fjorden er trang, værutsatt, genererer mye lyd, vibrering, og småbåttrafikken er stor i området. De største skipene opptar hele leden, så med en godshavn her vil det bli mange farlige situasjoner.

Miljøbelastningen fra en slik gigantisk godshavn vil bli enorm ,og komme i tillegg til lyd – og luftforurensning fra den økte fly-og helikoptertrafikken;snakk om miljøforurensning! Miljøet i og rundt Raunefjorden og Ytrebygda vil bli ødelagt;helt ulevelig.

*Unikt,verneverdig kystlandskap:*

Områdene som ligger i planene benyttes i dag til friluftaktiviteter. Området har mange kulturminner, ca 32 til sammen, en fauna og biologisk mangfold som er fredet og skal beskyttes. Her er fine tur/ natur og friområder. I Raunefjorden drives sjøsport, nærings- og sportsfiske hele året. Her er et yrende båt- og badeliv med fine badeplasser. Raunefjorden er en perle og landskapet rundt er det fineste man har under innseilingen til Bergen! En estetisk nytelse!

*Ytrebygda og Fana vil bli en eneste stor trafikkmaskin:*

Ved Ytrebygda alternativet skal også en jernbanegodsterminal tas med i planen. Da vil tusenvis av mennesker i Fana og Ytrebygda bli sterkt berørt av godstrafikk i tillegg til all annen trafikk vi har i bydelen allerede.

I Fana og Ytrebygda *har* vi: Flesland flyplass, Lagunen kjøpesenter, asfalt verk og forbrennings anlegg. Vi vil *få*: E 39 Os – Rådal, biogass anlegg, fortetting langs bybanen og utbygging av Flesland flyplass.

Med planen som vi protesterer mot *kan* vi *få*: godshavn, jernbanegods trafikk, godsterminal og stor opphopning av arbeidsplasser.

Alt dette vil med stor sannsynlighet føre til totalt trafikk kaos som vil gi flere nye «Danmarks Plass'er». Ingenting tyder på at forurensingen bare er et sentrumsproblem ,da de som bor i bydelene og langs de sterkt trafikkerte ferdselsårene (Flyplassen inkludert) er utsatt for like stor helserisiko som beboerne i Bergensdalen for øvrig.

Man løser ikke Bergen`s klimaproblemer ved å flytte ut tung infrastruktur fra en del av byen til en annen som har mer enn nok fra før.

Utrolig at politikerne sysler med slike gigantiske, tunge infrastruktur installasjons planer her i Bergen sør fordi:

*DET ER I FANA OG YTREBYGDA DET VOKSER OPP FLEST BARN OG UNGE I FORHOLD TIL FOLKETALLET I ALLE BYDELENE I BERGEN!*

Vi krever å bli tatt på alvor av politikere som skal ha ansvar for alle beboerne i Hordaland. Det er ikke med slike planer at hordalandssamfunnet utvikles! Både menneskelig, sikkerhetsmessig, miljømessig og økonomisk MÅ planen om godshavn i Ytrebygda være en altfor høy pris å betale!

Elin & Arve Gravdal, Rådal



**Hardangerrådet iks**



Hardanger

Til Hordaland Fylkeskommune  
Samferdselsavdelinga  
Attn.: Marte Hagen Eiriksrud  
Postboks 7900  
5020 Bergen

**Regional Plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet  
– høyring frå Hardangerrådet iks.**

Hardangerrådet iks er regionråd for dei 7 Hardangerkommunane/-herada: Eidfjord, Greanvin, Jondal, Kvam, Odda Ullensvang og Ulvik. Representantskapet / Regionrådet er samansett av ordførarane i Hardanger.

Hardangerrådet viser til høyringsdokument frå Fylkeskommunen i brev av 05.11.2013 og takkar for å vera høyringsinstans til denne viktige saka.

**Hardangerrådet vil med dette på det sterkaste tilrå at ny godshamn for Bergesområdet vert framtidig lokalisert til FLESLANDSALTERNATIVET**

Målsetjinga må vera å ha ei knutepunkthamn for Fly, Båt, Jernbane og Godsbil, og då er dette einaste logisk mogelege alternativet.

For oss i Indre Hordaland så vil kombinasjonsalternativet med Dokken, Ågotnes og Mongstad vera lite funksjonelt.

0-alternativet med å satsa vidare på Dokken er lite framtidsretta då Bergen som hovudstad for Vestlandet treng i framtida nok dette utviklingsarealet.

Kinsarvik 18.12.2013

Ingebjørg Winjum /s  
Rådsordfører

  
Leiv Vambheim  
Dagleg leiar

Vibeke Flesland Havre  
Wolffsgate 9  
5006 Bergen

Bergen 23.12.2013

### **Høringsuttalelse vedrørende revidert planprogram for Regional plan for fremtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet.**

Jeg ber om at Fleslandsalternativet ikke videreføres i planprogrammet. Dette fordi det verken er økonomisk forsvarlig eller samfunnsmessig nyttig sett i et større perspektiv.

Det å ødelegge en skjærgård er en irreversibel prosess med enorme konsekvenser for både mennesker og natur.

For det første vil fire bygder med dype røtter og lange tradisjoner rases. Både Fleslandsbygda, Sletten, Espeland og Hjellestad kommer til å bli sterkt berørt av en evt. utbygging. Mange mennesker vil miste gård og grunn, andre vil bli tvunget til å flytte da flombelysning, støy og forurensing vil gjøre et stort område ubeboelig. En hel bydel med tusenvis av mennesker kommer til å bli berørt av en evt. utbygging. Videre kommer nødvendig infrastruktur og bygging av jernbane til å berøre ytterligere tusenvis av mennesker i Bergen Sør.

Området som blir berørt av det såkalte Fleslandsalternativet er et av Bergens mest brukte friluftsområder. Det er en den siste gjenværende skjærgården utenfor Bergen, og tilholdssted og øvingsområde for bla. Bergen Seilforening, Hjellestad Seilforening, Milde Båtlag, Liland Skole, Bergen Rideklubb og idrettslaget Gneist. Som rekreasjonsområde er dette området uerstattelig og av meget høy verdi.

Utbygging av en godshavn i Raunefjoden vil være et enormt inngrep i naturen som får store konsekvenser for livet både over og under vann. Havforskningssenteret sin stasjon på Espeland driver betydelig forskning/datainnsamling i nærområdet i Raunefjorden. Naturvernforbundet i Hordaland stiller seg også negative til å bygge godshavn på Flesland pga. at det er et unikt kystlandskap med et spesielt dyre- og planteliv. Både hubro, havørn og ærfugl hekker her, sammen med skjell og hegre, hauk og hakkespett.

Skogen på Flesland er også spesiell, og tiltrekker seg dyr, fugler og insekter som vi ikke finner så mange andre steder på Vestlandet. Det er et av de få områdene på Vestlandet der vi finner kystregnskog. Dette er en undertype av temperert regnskog som regnes som verneverdig i globalt perspektiv.

Jeg etterlyser en behovsanalyse med et langsiktig perspektiv som viser at Fleslandsalternativet er nødvendig og kan være konkurransedyktig på sikt, samtidig som det fører til en positiv samfunnsmessig utvikling sett i et større perspektiv. Pr. i dag kan jeg ikke se at Fleslandsalternativet verken er miljøvennlig eller gagnar byutviklingen, snarere tvert i mot. Jeg ser heller ikke behovet for en slik investering når den er ødeleggende for Bergen som by, og har enorme negative konsekvenser av uopprettelig karakter.

Fleslandsalternativet er bygget på feilaktige premisser og uklare antakelser. Det finnes ikke tall som viser hva dette alternativet vil koste, det er uklart hvem som skal finansiere det og om det i det hele tatt er marked for en godshavn av denne dimensjonen. Med så mange og store usikkerhetsmomenter virker det lite klokt å starte en utbygging med så mange åpenlyse negative konsekvenser som en utbygging på Flesland vil få. Det virker ikke som en evt. utbygging på Flesland er lønnsomt for samfunnet på sikt.

En ny godshavn må være konkurransedyktig både med hensyn til pris og sikkerhet, noe Fleslandsalternativet ikke er. Utbyggingen kommer til å bli enormt kostbar, og seilingsforholdene i Raunefjorden er vanskelige. Nærheten til Flyplassen skaper også problemer sikkerhetsmessig, og det at en evt. ulykke i forbindelse med godshavnen vil stenge den maritime hovedledet inn til Bergen, er et annet viktig poeng.

Det må være mye klokere å benytte seg av de fasilitetene som allerede finnes i Bergensområdet, og bygge ut et område som har tradisjoner for industri. Ågotnes har pr. i dag ekstra havnekapasitet, og da mye av den aktiviteten som drives der i dag kommer til å avta i fremtiden, har Ågotnes behov for ny virksomhet. Samtidig er det enkelt å bygge ut Ågotnes uten at dette får negative konsekvenser for lokalmiljøet, snarere tvert i mot. Satsingen på nærskipfart tar sikte på å redusere transport på smale vestlandsveier, og viktigheten av jernbane er begrenset da Bergensbanen kun går mellom Oslo og Bergen slik at gods uansett må fraktes med båt eller bil for å bli distribuert på Vestlandet.

Mulighetsstudiet av Fleslandsområdet viser at bygging av jernbanespor til Flesland vil koste mellom 3-4 milliarder, og innebære betydelige konflikter. Er det ikke da bedre å benytte seg av et av de industristedene som ligger langs jernbanen i nær tilknytning til Bergen, i stedet for å ødelegge et område som i utgangspunktet har tradisjoner for jordbruk? Både Arna, Vaksdal og området rundt Salhus kan være gode alternativer, og her får vi muligheten for å blåse liv i en bygd i stedet for å ødelegge fire andre.

Det er mulig å bygge dypvannskai ved Garnes jernbanestasjon, og dersom det blir ny godsterminal i Arna, kunne det kanskje være et alternativ å legge en evt. ny godshavn her? Både Indre- og Ytre Arna trenger vekst og ny industri, og stedet ligger allerede ved jernbanelinjen, noe som rent økonomisk er et stort pluss, selv om de fleste godstogene går tomme fra Bergen til Oslo. Norges topografi tatt i betraktning er det nok en ønsketenkning at gods primært skal sendes med tog. I så fall må vi bygge ut det nasjonale jernbanenettet betraktelig.

Det at Bergen allerede har 4 store havner med mulighet for utbygging er et annet argument for at det ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt å bygge en ny, kostbar havn med store negative konsekvenser og en usikker fremtid. Kanskje burde vi heller samarbeide mer med nabofylket om utbyggingen av Risavika og en opprustning av de havnene vi har i Bergensområdet, for så å satse på nærskipfart slik at gods i størst mulig grad fraktes med båt og ikke med bil.

Det må være mulig å finne enklere og rimeligere alternativer med mer optimale maritime forhold enn Fleslandsalternativet. Sett i et større perspektiv må en ny godshavn være en mulighet til vekst, og ikke føre til en negativ samfunnsmessig utvikling.

Når man ser på den nødvendige, helhetlige infrastrukturen som kreves for å bygge en ny godshavn av internasjonale dimensjoner, er Flesland et svært dårlig alternativ. Vi må enes om hvilke kriterier som skal sikre en hensiktsmessig havnedebatt og en positiv samfunnsmessig utvikling, ellers kan vi påvirke Bergen sin posisjon som havneby i negativ retning og gjøre ugjenopprettelige feil. Dette handler ikke bare om å bygge en havn, det handler om samfunnsutvikling på et mye høyere plan.

Fleslandsalternativet står for meg som et kostbart alternativ med mange ubesvarte spørsmål og store negative konsekvenser. Både økonomien og behovsprøvingen er uklar. Et annet spørsmål er hvem som egentlig står bak planene om en ny godshavn. Det virker som pådriverne er de som ønsker å utvikle de attraktive sentrumstomtene på Dokken. I så fall er det private, økonomiske interesser som ligger bak, og ikke en tanke om bærekraftig utvikling og miljøhensyn.

Det å ødelegge et bygdesamfunn med lange jordbrukstradisjoner, rasere et vakkert naturområde og rive hjemmene til mennesker som har bodd der i generasjoner er ikke bærekraftig utvikling. En bydel er uerstattelig, en skjærgård likeså. Prosessen med å bygge en havn er irreversibel. Man må tenke seg nøye om før en setter i gang med et så drastisk tiltak.

Med vennlig hilsen

Vibeke Flesland Havre

Roald Flesland Havre og Katrine Furnes Havre

Fageråsen 17

5093 Bergen

21.12.13

## **Høringsuttalelse vedrørende revidert planprogram for Regional plan for fremtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet.**

Høringsfrist 23.12.13

Grunnlag for uttalelse: Mulighetsstudien for Fleslandsområdet

Regional plan for framtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet Revidert planprogram – Høyringsforslag

Vi vil herved be om at Fleslandsalternativet ikke videreføres i planprogrammet basert på følgende:

1. Området er per i dag et viktig friluft og rekreasjonsområde på land og til sjøs. En stor mengde fritidsbåter trafikkerer aktuelle områder i Raunefjorden, mens nyttetraffikken i stor grad følger sørgående skipsled som krysser fjorden vestover mot Sotra. Et ridesenter holder til på Sletten også vil bli berørt. Området brukes også til padling og seiling. Disse grupper vil derfor bli særlig skadelidende ved bygging av godshavn i dette området.
2. Forskning: Havforskningscenteret sin stasjon på Espeland driver betydelig forskning/datainnsamling i nærområdet i Raunefjorden.
3. Områdets belastning med industriell infrastruktur. Flesland- Sletten – Espelandsområdet var tradisjonelt en jordbruksbygd i Fana med begrenset industriaktivitet knyttet til Flesland. Fra 1945 har det skjedd en stor utvikling av området særlig med utbygging av Bergen Lufthavn Flesland som innebar ekspropriering av betydelig jordbruksareal. Senere er et stort kloakkrensaneanlegg for Ytrebygda etablert som delvis fjellanlegg, men med betydelig anleggsdrift de siste par årene. På Flesland har det vært mottak og behandling av giftig avfall og Etableringen av Lønningen Industriområde/Espehaugen har også lagt beslag på betydelige arealer. Til tross for dette er det fremdeles jordbruksdrift på Flesland og det er et velfungerende bolig og friluftsområde. Det er likevel en grense for hvor mye industriell infrastruktur et område tåler hvis det skal forbli brukbart som område til bruk for bolig, primærnæring og fritidsformål.
4. Dyreliv. Det er betydelig dyreliv i det aktuelle området. Dette omfatter både pattedyr som for eksempel hjort og en rekke fuglearter. En rekke andesorter og ugler er observert bl.a. Er kartlegging av ville dyrearter i området tilstrekkelig utført?

5. Kulturminner: Det er tatt stilling til deler av dette, men det er en del krigsminner fra 2. verdenskrig i området i form av skyttergraver og kanonstillinger som ikke er nevnt som kulturminner. Dette er likevel en del av vår nære historie, og bør og vurderes som historisk minne.
  
6. Kostnader: Kostnadssiden ved etablering av godshavn i Flesland- Sletten- Espelandsområdet er ikke vurdert i dokumentene. Ikke minst er kostnaden som tap av den nåværende bruken av området representerer ikke vurdert. Veiløsingen der man planlegger å følge vei gjennom Lønningen industriområde til Avinors areal, for så å følge flyplassvegen kommer i konflikt med plan for bybane og vil være til hinder for passasjertrafikken til Bergen Lufthavn Flesland. Heller ikke kostnadene ved å etablere infrastruktur i form av vei og eventuell jernbane synes begrunnet.

Med vennlig hilsen,



Roald Flesland Havre

Katrine Furnes Havre



**Fra:** hoyring@hfk.no

**Sendt:** 22.12.2013 22:07:39

**Til:** Marte Hagen Eriksrud; Hordaland Fylkeskommune - Postmottak

**Kopi:**

**Emne:** høyring - ny godshamn planprogram 200709175 mareri

**Vedlegg:**

Fra: Hilde & Glenn Heggernes

Adresse: Sletteneset 229

Postnr: 5258

Namn: Glenn Heggernes

Epost: Glenn.heggernes@amitec.no

Uttale: Viser til revidert planprogram for regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet og informasjonsmøte i Ytrebygda kultursenter avholdt 19. November 2013.

Det er tre alternativ til framtidig lokalisering som blir omtalt i planprogrammet.

Vårt innspill i denne høringsrunden vil primært dreie seg om Fleslandsalternativene, da vi vil være direkte berørt av et av alternativene og tett på de to andre som beboere i området. Samtidig har undertegnede vært involvert i prosessen rundt det opprinnelige Fleslandsalternativet som representant i Ytrebygda Bydelsstyre, og har fulgt prosessen tett gjennom mange år.

Mulighetsstudien av alternativene på Flesland har nå foreløpig resultert i at man har falt ned på tre aktuelle lokasjoner; Sletten, Lønningshavn, Espeland/Mynteviken (Egdholmene).

Mange beboere, med oss, i de berørte områdene er meget bekymret for en mulig rasing av en unik kystlinje og skjærgård.

Det er et meget høyt konfliktnivå ift etablerte eiendommer, kulturminner etc, samt at Raunefjorden med sin kystlinje og skjærgård er uerstattelig ift båt/seil- og friluftsliv, dyre- og fugleliv.

Viktig å peke på at en mulig havn i dette området også vil medføre store endringer og konsekvenser for nærområdene i bydelen som Liland, Blomsterdalen etc. Da man vil måtte avsette nødvendige arealer for etablering av terminaler, plass for fremføring av eventuell jernbane etc.

Det er en bydel i vekst og under press når det gjelder næring, boliger og annen infrastruktur, og det er viktig å ha et større perspektiv når man planlegger for bydelens fremtid. Vil det være rom for både generell utvikling i bydelen, større flyplass og denne mulige nye havnen?

Bør man ikke heller tenke større og mer regionalt, og se på styrkene som ligger i kombinasjonsalternativet. Der arealene er tilgjengelig, havnen ønskes mer enn velkommen og konfliktnivået er veldig begrenset? Det er jo også mange fra fagmiljøene som i den senere tid har uttalt seg i avisene om at intermodaliteten som har vært nevnt som avgjørende for en ny godshavn, ikke er så kritisk som man først antok. En mulig ny godshavn vil ha en så stor samfunnsmessig og økonomisk inngripen at man kanskje også bør kunne stoppe opp i planprosessen og tenke nytt igjen og se på andre alternativ enn de tre som foreløpig er definert?

Vi vil som nevnt selv bli direkte berørt av et av Fleslandsalternativene (Lønningshavn). Vi har bodd på Sletteneset siden 2006 og overtok huset av min mor som igjen overtok eiendommen av sine foreldre. Så vi har lange røtter i området og har vært vant til å reise "på landet" på Sletten siden barnsben av. Vi vet hvor verdifullt og unikt dette området er, og vil nødig se det rasert for fremtiden og for framtidige generasjoner. Det er nok lett for å anklage oss for å innta en «Not In My Backyard» holdning til saken, og all byutvikling krever noen ofre, men det er ikke det det handler om.

Dette handler imidlertid om vern av unike områder, og om å kunne se regionens muligheter utenfor vår egen kommunegrense.

Vi føler at mange av politikerne og beslutningstagerne har sett seg blinde på Fleslandsalternativet, og at forkjemperne trumfer med jernbane og intermodalitet.

Det er viktig å åpne øynene og vurdere realismen i disse planene. Det er irreversible inngrep som planlegges i en unik skjærgård og mange mennesker og en hel bydel vil bli påvirket av en mulig ny godshavn.

Høring angående godshavn Flesland.

Vi er en familie på fem som bor i Espelandsveien i Blomsterdalen.

Vil med dette komme med noen viktige punkter i saken.

#### 1. Hemmelighold av mulighets studie.

Vi er veldig forundret over at en slik studie kan holdes hemmelig i nærmere to år uten å komme ut i det offentlige. Naturlige spørsmål som melder seg er:

- Er det hjemmel i lovverket til dette?
- Hva er grunnen at studien blir holdt hemmelig?
- Er mulighets studien så kontroversiell at man av den grunn velger en slik løsning?

#### 2. Behovet for ny godshavn.

Når lederen for SeaCargo (SeaCargo har 40% av godstrafikken i Bergen) for en tid siden gikk ut i Bergens Tidene å mente at behovet for ny godshavn ikke er tilstedet, blir vi midt sagt overrasket.

Blir behovet for å flytte godshavnen fra Dokken styrt av krefter som ønsker å frigi Dokken til boliger og annen næring?

Når det i disse dager er vedtatt å bygge fergefri E 39 blir en ny godshavn i Bergen en direkte "konkurrent" til den nye havnen i Stavanger. Er dette samfunnsøkonomisk forsvarlig?

#### 3. Bergen Lufthavn Flesland.

Vi som bor i nærheten av flyplassen tar flysikkerhet på det største alvor. Det vet vi at Avinor også gjør. Ved plassering av godshavn i området blir flysikkerheten utfordret på en måte vi er meget skeptisk til. Det har vært oppe i media tidligere, at flygerne som lander på Bergen Lufthavn Flesland, synes det er utfordrene å lande på Flesland med dagens situasjon. Hvordan vil det bli da med en godshavn som ingen med 100% sikkerhet kan si ikke vil påvirke flysikkerheten?

Vi vet at SINTEF skal gjøre grundige analyser av turbulens og flysikkerhet, men med et klima som åpenbart er i forandring er det vanskelig å vite hva som skjer om 20-30 år.

Uansett hvilke av de 3 alternativene som blir valgt på Flesland, vil dette være en direkte trussel mot flysikkerheten. Enten i form av turbulens problemer eller lysforurensing. Spørsmålet er om dette er noe vi som samfunn vil/ kan akseptere.

#### 4. Infrastruktur i Ytrebygda bydel.

Den infrastrukturen som vi idag har i Ytrebygda bydel er allerede sprengt. En godshavn på Flesland vil tvinge frem en betydelig oppgradering av veinettet i området. Hvis det i tillegg skal komme jernbane til godshavnen vil dette kreve enorme investeringer økonomisk og det vil kreve mye plass.

I mulighets studien er det beskrevet hvor mange husstander som blir rammet av de forskjellige alternativene til godshavn på Flesland. Når man tar med de husstandene som vil bli rammet når veinettet og jernbanenettet skal utbygges, vil dette tallet mangedoble seg.

## 5. CCB Ågotnes.

CCB Ågotnes ønsker bli en del av kombinasjons alternativet. Der finnes kapasitet og landareal til ytterligere utvidelser. Når den nye Sotra broen kommer vil det løse de trafikale utfordringene som eksisterer i dag. Et alternativ som åpenbart har en betydelig lavere økonomisk kostnad. De miljømessige fordelene vil helt klart være større her også. Her er det ikke urørt natur som blir berørt. Dette er også et alternativ som Bergen og omegn Havnevesen anbefaler.

## 6. Plass i Raunefjorden.

Raunefjorden har begrenset med plass til de aktiviteter en godshavn i området vil medføre. Her skal store båter snu samtidig som annen skipstrafikk skal kunne gå normalt i fjorden. Det vil også komme krav til oppankringsplasser i forbindelse med godshavnen. Hvor skal slike plasser ligge i en allerede, i denne sammenheng, trang fjord?

Ved plassering av godshavn i Raunefjorden vil store deler av fjorden gjøres utilgjengelig for allmenn ferdsel. Det vil bli forbud soner for småbåter og tilhørende aktiviteter.

## 7. Helse og miljø.

Støynivå i Fleslansområdet er allerede på et skyhøyt nivå. Med en havn i området vil dette bare øke mengden med støy hele døgnet hele året. De folkehelsemessige konsekvensene av å bli utsatt for unødig støy over lengre tid, kommer til å få store negative konsekvenser for oss som bor i området. Dette blir i disse dager utredet i forhold til helikopterstøy i området.

De grønne øyene i området som blir berørt av alternativene, er svært mye brukt av barn og barnefamilier. På øyene kan man bade, grille, overnatte, fiske, sette teiner, jakte, osv. Det er mange som bruker området i dag til rekreasjon. Det drives aktivt med seiling, padling. Hjellestad Jetski klubb har med sitt engasjement gjennom flere år fostret noen av verdens beste jetski utøvere. Blant sine medlemmer finnes både europamestre og verdensmestre.

Å ta fra ungdom muligheten til å drive med disse aktivitetene i området vil være intet mindre enn en gedigen skandale.

## 8. Verdi på eiendommer.

Med denne trusselen om bygging av godshavn i vårt nærområde, er våre eiendommer i området "frosset". Området rundt flyplassen har alltid vært attraktive eiendommer på boligmarkedet på tross av at flyplassen er vår nærmeste nabo. Grunnen til dette er de naturskjønne omgivelsene i området og nærhet til sjøen. Kommer det en godshavn i området vil dette forringe verdien på våre eiendommer betydelig, langt utover de 200m fra godshavnen som er definert som "indirekte berørt" i mulighetsstudien.

Hvis noen av oss som bor i området blir av en eller annen grunn (skillsmisse, sykdom, dødsfall, arveoppgjør), nødt til å selge hus,hytte eller nøst vil vi gå på et stort økonomisk tap så lenge dette henger over oss.

## 9. Oppfordring.

Som samfunnsengasjerte fylkespolitikere og kommunepolitikere er det ekstremt viktig at beslutninger av en så stor betydning blir tatt på et riktig grunnlag. Her har dere et enormt stort ansvar.

Vår oppfordring til dere er:

- Ikke vedta tidenes miljøkatastrofe i Bergen å bygge godshavn på Flesland. Det finnes andre bedre og billigere alternativer.

Med vennlig hilsen

Eva Brekke og Bjarte Helland m/ familie.

**Fra:** RC Isaksen [ralcis@online.no]  
**Sendt:** 17. desember 2013 18:02  
**Til:** Marte Hagen Eriksrud  
**Emne:** PROTEST VEDR. LOKALISERING AV FREMTIDIG GODSHAVN I BERGENSOMRÅDET  
**Vedlegg:** Naust på Flesland 1.pdf; Naust på Flesland 2.pdf; Gravrøyser på Espelandsholmene 1.pdf; Gravrøyser på Espelandsholmene 2.pdf  
**Oppfølgingsflagg:** Følg opp  
**Status for flagg:** Flagget

Til : Hordaland Fylkeskommune, Samferdselsavdelingen v/ Marte Hagen Eriksrud  
5259 Hjellevad 17. desember 2013  
Fra: Hjellevad og Milde Historielag v/ styreleder Chris Isaksen

## **Klage på «Regional plan for fremtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet»**

Hjellevad og Milde Historielag ønsker å herved å påklage forslaget om lokalisering av fremtidig godshavn til Sletten/Espeland/Hjellevad grunnet bl.a.

**VIKTIGE OG UERSTATTELIGE FORTIDSMINNER PÅ HOLMER OG I STRANDSONEN PÅ FLESLAND, SLETTEN, LØNNINGEN OG ESPELAND.**

**Vi viser samtidig til :** Lov om Kulturminner (tidligere Lov om Fortidsminder)

<http://www.riksantikvaren.no/filestore/Kml9-frelleretterkonsesjon.pdf>

<http://no.wikipedia.org/wiki/Fornminne>

I alle tider det er brukt små ro- og seilbåter på ferder langs Raunefjorden har farleia gått innenfor holmene mellom Bjelkarøy og Flatevossen. Således tyder navnet Egdholmane på at holmene har vært en "kant" som "ager" mot vind og tung sjøgang fra nord og vest i Raunefjorden, jf. også navnet på sørlandskysten Agder der kanten er øyer, holmer og skjær som verner mot Skagerak, bl.a. småskipsleia som nå heter Blindleia. (Folket i Agder er i tidligere tid nevnt "egder".)

Forskningen har vist at det allerede i steinalderen var folk her som fisket og fangstet i fjorden. Funn fra Bronsealderen og Jernalderen viser at det har vært en omfattende ferdsel langs fjorden. Båtene/skipene var den gang små og smalbygde og fulgte de skjærmede farleier.

I heftet "FORNMINNER I BERGEN KOMMUNE" utgitt i 1998 er det bl.a. omtalt de fornfunn som knytter seg til det området som nå er foreslått til havneområde. Heftet er produsert og utgitt av Barnas Hus som følge av Kulturminneåret 1997 og med formål

***"å styrke den lokale bevisstheten omkring fornminnene som kulturminner. Særlig viktig i dette arbeidet er det å stimulere interessen blant barn og unge, slik at disse minnene fra vår eldste historie kan bevares også for fremtiden."***

Heftet er utarbeidet med hjelp fra Bergens Museum og med støtte fra Miljøverndepartementet til bruk i skoler og andre fora som et "Bli kjent i lokalmiljøet"-tiltak.

Sidene 22, 23, 32 og 33 i heftet beskriver de funn som er gjort og de formål anleggene har hatt. Således er gravrøysene på nes og holmer i området tegn på at det for 1600 – 1700 år siden var det viktig for de herskende å bli gravlagt på et synlig sted langs ferdsels- og farleier. Også på Hjeltestad er det, og har vært slike gravrøysere.

**Lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner § 4 lyder:**

**Fredede faste fornminner. Følgende faste fornminner fra oldtid og middelalder (inntil år 1537) er fredet.** (Det følger en opplisting av typer under littera a – j)

Under littera j er anført:

**”Gravminner av ethvert slag, enkeltvis eller samlede felt, som gravhauger, gravrøysere, gravkammer, brannflakgraver, urnegraver, kistegraver, kirkegårder og deres innhegninger og gravmæler av alle slag.”**

Fornminnene på holmene er helt unike i Bergen.

De ligger synlig slik de ble lagt, og er på et vis ”pyramider”. I andre land er slike anlegg ”turistmagneter”.

Mange viktige kulturminner er rasert av ukyndige folk ved uforstandige utbyggingstiltak.

Et havneanlegg i dette området er til uopprettelig skade for kultur- og historieforståelsen og ikke i samsvar med gjeldende LOV OM KULTURMINNER.

Forslaget kan nærmest sammenlignes med et utenkelig forslag som om at man skulle rive Mariakirken for å få fram Bybanen over Bryggen til Åsane.

Vi forventer derfor at besluttende myndigheter er sitt ansvar bevisst og reverserer forslaget om å legge fremtidig godshavn for Bergensområdet til Flesland/ Sletten/ Espeland/ Hjeltestad, slik at våre felles historie og kulturminner blir bevart for fremtidige generasjoner.

Viser forøvrig til 4 vedlegg fra heftet «Fornminner i Bergen».

Med hilsen

Hjeltestad og Milde Historielag

Postboks 9, 5259 Hjeltestad

v/ styreleder Chris Isaksen

Mildegeilen 13, 5259 Hjeltestad

Hjellestad Seilforening  
Hjellestadvegen 311  
5259 Hjellestad

Bergen 22.12.2013

Hordaland fylkeskommune  
postboks 7900  
5020 Bergen

## **Bemerkninger og innsigelser til Revidert planprogram for Regional plan for framtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet**

Hjellestad seilforening vil med dette gi sine bemerkninger/innsigelser. Vi vil først og fremst stille spørsmål ved fylkesutvalgets lukkede saksutredning. I tillegg er fristene satt til et minimum av Plan og bygningsloven sine krav.

### **Om Hjellestad Seilforening**

Hjellestad Seilforening ble stiftet i 1915. Vi har rundt 300 medlemmer og representerer en stor del av husstandene på Hjellestad og omegn. Vi har et aktivt seilmiljø i foreningen. Oselvaren var den drivende kraften i foreningens virke de første 40 årene. Senere kom andre båttyper til, og i dag er det primært Optimist som har størst aktivitet. Vi har i Hjellestad Seilforening gjennom de 10 siste årene utviklet seilskolekonsept for barn og ungdom. Dette har vært et svært vellykket konsept med mange ivrige seilere og et godt miljø. Foreningen har utviklet seilere som hevder seg helt i toppen i VM, EM og NM sammenheng.

### **Barne- og ungdomsarbeid**

Hjellestad seilforening er helt avhengig i å ha tilgang på egnede områder for å kunne drive et fruktbart barne- og ungdomsarbeid innen seilsporten. Vi har lang erfaring i hvordan vi skal rekruttere barn til seilskolen vi driver. Dette arbeidet vil ikke være mulig hvis tilkomst til området rundt Raunefjorden, Edgholmene og Mynteviken bortfaller.

**Utbygging av godshavn Flesland-Egdholmen vil være totalt ødeleggende for Hjellestad Seilforening sitt barne- og ungdomsarbeid. Hele området som benyttes for trening og regatta vil bli utilgjengelig for all fremtid. Dette området er det eneste som har passende bølge- og vindforhold for barn og ungdom. Det er ikke mulig å drive seilskolen forsvarlig andre deler av fjorden.**

### **Revidert Planprogram**

Vi ønsker å kommentere følgende tema som har en påvirkning for Hjellestad Seilforening sitt arbeide.

## Friluftsliv

Utbygging på Flesland og Hjellevstad vil ødelegge hele området som brukes til trening og konkurranser. Det eneste alternativet er Korsfjorden, et område som er svært lite egnet for seiling i små joller. Vi er helt avhengig av å kunne legge ut baner som er egnet for barn og ungdom. Raunefjorden og Mynteviken benyttes 3-4 ganger per uke til trening, samt egne regattaer – og i samarbeid med Bergens Seilforening minst en gang i uken gjennom seilsesongen.

I tillegg arrangerer seilforeningen turer for barn og ungdom i omkringliggende skjærgård. Områdene rundt Egdholmene, Mynteviken og Raunefjorden er svært mye brukt, og vil forsvinne helt ved en utbygging.

Utbygging vil også gjøre rekruttering av barn og ungdom til seilporten svært vanskelig. Unge seilere trenger trygge farvann med stabile vind og bølgef forhold. Dette har vi lang erfaring med, og vet at disse faktorene er helt avgjørende for å beholde seilerne i foreningen. For mye vind og bølger gjør at de fleste nybegynnerne skremmes bort fra seilingen.

## Landskap

Vi har et fantastisk område med ubebygde øyer som i stor grad benyttes til rekreasjon av folk fra både Bergen og omkringliggende kommuner. En utbygging vil ødelegge dette området for all fremtid. Det er vår plikt å bevare den lille skjærgården vi har for kommende generasjoner.

## Sikkerhet

Raunefjorden mot Mynteviken er et beskyttet område som er svært godt egnet for seiling. Som det eneste alternativ vil Korsfjorden ha helt andre værforhold med sterkere vind og høyere bølger. Vi vil ikke kunne ivareta sikkerheten for seilere i små joller. I tillegg er leden ut fra Hjellevstad til Korsfjorden trafikkert og smalt, noe som vil gjøre transport av jollene vanskelig og farlig.

Hjellevstad seilforening

---

Leder  
Gotfred Andenes (sign)

---

Styremedlem  
Kristian Holst (sign)



## Hordaland Barne og Ungdomsråd (HBUR) sitt innspill til høring

### Regional plan for fremtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet

I forbindelse med høring om lokalisering av ny godshavn i Bergensområdet, ønsker HBUR trekke frem følgende punkter som viktige for HBUR:

- HBUR ønsker at det finnes frem til en løsning der så mye som mulig av godshavnen blir flyttet ut av sentrum. Dette for å åpne byen opp mot sjøfronten, og skape muligheter for byutvikling.
- For HBUR er det viktig at det gjennom ny lokalisering av godshavnen frigjøres arealer i sentrum som kan brukes til fritidsaktiviteter for barn og ungdom, badeplasser, grøntarealer og studentboliger.
- HBUR ser flyttingen av godshavnen ut av sentrum, som et viktig tiltak for å gjøre byen mer barnevennlig, og mer attraktiv for unge mennesker.
- HBUR ønsker også en løsning som i størst mulig grad reduserer den lokale tungtransporten, og da spesielt i områder der barn og unge ferdes. Det er også viktig at det velges en løsning som bidrar til redusert forurensning fra tungtransport i Bergensdalen.
- Dersom flytting av godsterminalen også kan bidra til utbygging av jernbanen i Bergen, på en måte som også gjør at den kan brukes til persontransport, ser HBUR på dette som svært positivt.
- I høringsdokumentene ligger det også et forslag om å flytte hurtigruten og utenlandsfergene ut av sentrum. Bergen har alltid vært en sjøfartsby, og dette er en viktig del av byens identitet. Dette er derfor viktig å bevare for kommende generasjoner, og HBUR ønsker derfor å beholde hurtigruten og utenlandsfergene i sentrum.
- Når man skal velge lokalisering på Flesland, er det viktig for HBUR at man velger det alternativet som i minst mulig grad kommer i konflikt med områder som i dag er brukt til friluftsmål.

Hordaland Barne og Ungdomsråd ser Fleslandalternativet som beste løsning for å oppnå disse målene, forutsatt at man velger den lokaliseringen på Flesland som gjør minst skade på områder som i dag er nyttet til friluftsområder.

Med vennlig hilsen

HORDALAND BARNE OG UNGDOMSRÅD

**HORDALAND BONDELAG**

Hordaland Fylkeskommune  
Postboks 7900  
5020 Bergen  
Norge

Vår sakshandsamar  
Geir Totland  
55 91 88 83

Vår dato  
17.12.2013  
Dykkar dato

Vår referanse  
13/01420-2  
Dykkar referanse

## **Innspel til regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet,**

Syner til invitasjon til å gje innspel til ovannemnde plan i brev av 2/11 2013.

Hordaland Bondelag vil be om at matjord blir spart i samband med planlegging/utbygging av ei framtidig godshamn i Fleslandsområdet.

I fleire av alternativa vil matjord bli berørt og dette vil få konsekvensar både for dei bruka som blir råka og matproduksjon generelt.

Hordaland Bondelag meiner matjord, som er ei avgrensa og ikkje-fornybar ressurs, ikkje skal nyttast til andre formål enn matproduksjon. Nedbygging av dyrka mark er i konflikt med Stortinget sitt mål om å auke matproduksjonen i takt med befolkningsveksten i Norge. For å nå dette målet må all dyrkajord takast vare på.

Dersom dette området likevel blir brukt til hamneområde og infrastruktur, må det sikrast nydyrking tilsvarande det dobbelte av nedbygd jordbruksareal. Dette vil få fram den reelle kostnaden med å ta jordbruksareal, og ein får delvis kompensert for at nydyrka jord ikkje har like godt produksjonspotensial som levande kulturjord. I tillegg må sjølvsgatt matjorda frå den nedbygde tomten takast vare på.

Med venleg helsing

*Elektronisk godkjent, uten underskrift*

Frøydis Haugen  
Leiar i Hordaland Bondelag.

Geir Totland

### **Bondelagets Servicekontor AS**

**Postadresse:**

Krokeideveien 13  
5244 FANA

**Hordaland Bondelag**

Bondelagets Servicekontor AS

**Besøksadresse:**

5244 FANA

**Org.nr.:** 939678670

**Org.nr.:** 985063001 MVA

**Tlf:**

55 91 88 80

**Bankkonto:** 8101.05.12891

**Bankkonto:** 8101.05. 91392

**E-post:**

hordaland@bondelaget.no

**Internett:**

www.bondelaget.no/hordaland

Vår dato  
17.12.2013

Vår referanse  
13/01420-2

---

# Hordaland Seilkrets

Bredsgåren 2E  
5003 Bergen

Organisasjons nr: 971348658  
Mobil: +47 926 22 801  
E-post: [leder@hordaland-seilkrets.no](mailto:leder@hordaland-seilkrets.no)



Hordaland Fylkeskommune  
Agnes Mowinckels gate 5  
5020 Bergen

## Høringsuttalelse vedr. tiltak i sjø i Hordaland

Hordaland seilkrets (HSK) er et koordinerings- og samarbeidsorgan for 16 seilklubber i Hordaland, med til sammen 3480 medlemmer. Kretsen har et nært og godt samarbeid både med de enkelte klubber, Norges seilforbund (NSF), Hordaland idrettskrets og Norges idrettsforbund.

Gjennom de siste årene har «vannspeilet» for sportsbruk kommet under sterkt press, særlig av kommersielle aktører. Det ser ut som om etablerte fritids- og sportsinteresser er falt helt ut av de planmessige vurderinger. Innledningsvis vil vi bemerke at det i løpet av de siste 15 årene er investert hundretalls millioner av offentlige og private midler for å bygge opp idrettsanlegg for å styrke seilspport for barn og ungdom.

I 2010 sendte HSK en henvendelse til Hordaland Fylkeskommune med oppfordring om å starte opp et arbeid med en Kystsoneplan for Hordaland, der også bruk av «vannspeilet» for seilspport legges inn som en klar premiss. Bakgrunnen var at det allerede da kom opp klare interessekonflikter mellom nærings- og sportsinteresser i flere områder. Vi har fått opplyst at en slik kystsoneplan forventes å være ferdig i 2015.

I påvente av en slik overordnet plan for kyst- og sjøområdene i Hordaland, skjer det markante planprosesser for nye næringsmessige tiltak, som kommer i klar konflikt med sjøsportsinteressene. For øyeblikket gjelder dette en stor «Rampe for landsetting og opphugging av skip i Hauglandsosen og utvikling av Regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet.

I tilfellet Hanøytangen / Hauglandsosen gjelder det en konflikt mellom Askøy kommune og Askøy og RAN seilforeninger når det gjelder bruk av Hauglandsosen ved Hanøytangen som idrettsarena. Denne er en arenaen har vært i bruk som seilspportarena i godt over 100 år har vært benyttet til lokale, regionale, nasjonale og internasjonale sportsarrangement. I 2013 var arenaen benyttet til 20 lokale, 5 regionale og 2 internasjonale seilarrangement, der det i det siste tilfelle ble arrangert 2 verdensmesterskap i seiling.

I tilfellet «Regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet», gjelder det en konflikt mellom Hordaland fylkeskommune og Bergens og Hjellevstad seilforeninger når det gjelder alternativet lengst sør i Fleslandsområdet. Konkret gjelder dette særlig konflikt rundt Mynteviken og Raunefjorden som arena. Mynteviken er en den viktigste arena for opplæring av barn når det gjelder jolleseiling. Raunefjorden har i de siste 60 år vært en viktig arena for ungdomsseiling og for store lokale, regionale og internasjonale seilmesterskap.

Et av de typiske trekkene ved seilspport er at det er en idrett som drives på tvers av generasjonene – fra jolleseiling med barn til godt voksne pensjonister. Samlet sett har aktiviteten til seilforeningene i HSK gjort de aktuelle arenaene til de viktigste seilspportområdene på Vestlandet. Dette illustrerer også det faktum at foreningene i stor grad har rettet sin virksomhet mot barn og ungdom.

Den store industriutviklingen innenfor oljeindustrien og oppdrett, har allerede lagt beslag på store sjøområder og redusert tilgjengelig areal for seilspport.

Hordaland Seilkrets ser med stor uro på at kommersielle og samfunnsmessige aktiviteter nå truer de mest sentrale idrettsområdene på sjøen i Bergensregionen. Bli slike områder ødelagt vil det redusere regionen sin verdi for de som alt bor her og som brukte området først rekke. Samtidig vil det redusere Bergensregionen sine attraktive kvaliteter for store internasjonale idrettsarrangement og for ressurssterke personer til å slå seg ned i vår region.

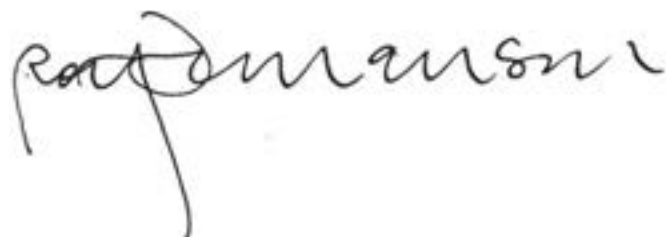
Hordaland Seilkrets har påtatt seg oppgaven med å samle og samordne de totale sjøarealer som over lang tid har ærefulle tradisjoner som idrettsarena. En slik samlet oversikt vil foreligge i begynnelsen av 2014 og vil bli oversendt Hordaland Fylkeskommune for bruk i en konsekvensvurdering under arbeidet med Kystsoneplanen. Vi ber derfor om at det settes fortgang i den bebudede kystsoneplanen. Gjennom denne vil en kunne innarbeide både friluftsinnteresser, sjøspportinteresser, kommersielle- og offentlige interesser, uten at det oppstår konfrontasjoner og konflikt om sjøområder i fylket.

Detaljplaner, slik som Ny havneplanen for Bergen vil, medbakgrunn i denne, få en mer troverdighet og forutsigbarhet for de ulike aktørene

Bergen 5. desember 2013

Med vennlig hilsen

Hordaland Seilkrets



Rolf Hermansen

leder Hordaland Seilkrets

Kopi til: Askøy kommune  
Bergen kommune  
Fylkesmannen i Hordaland