

Høringsuttaler registrert per 10. januar 2014 , J - Ø

Jensen, Steinar Henry
Jernbaneverket
Johannesen, Jan Einar
Johannessen Dan
Johannessen, Hege S.
Kristoffersen, Kjell
Kvituren Velforening
Kystverket
Larsen, Vidar Bergo
Lein, Regina Küfner
Leira, Fredrik
Leira, Rita Våge
Lindås Kommune
LO Hordaland
Michelsen, Inger Moe og Stig Gunnar
Milde og Hjellevad Grendalag
Mongstadbase AS og Mongstad Eiendomsselskap AS
NHO Logistikk og Transport
Nipen, Nils-Ole
Nordhordland Handverk- og Industrilag Norges
Lastebileier-Forbund avd. Hordaland
Norges Miljøvernforbund
Norges Seilerforbund
Olsen, Frank og Storli, Per
Olsen, Torhild
Raunefjordens Venner
Riksantikvaren
Rådmannsøy, Eilif
Råstølen Velforening
Sannem, Sunniva Flesland
Skaar, Egil Torgils
Staten vegvesen
Stene, Anette
Sydningane Velforening
Theis, Elin og Jørn Henning
Universitetet i Bergen
Vik Ingvar
Wigdehl, Aksel
Ytrehus, Line Alice
Økland, Torunn

Fra: Steinar Jensen - Online [stejense@online.no]
Sendt: 12. desember 2013 01:02
Til: Marte Hagen Eriksrud
Emne: Protest mot utbygging av ny godshavn Yrebygda-Flesland

Oppfølgingsflagg: Følg opp
Status for flagg: Flagget

Jeg protesterer herved mot Bergen Kommune's og BOH's planer om utbygging av ny godshavn i området Flesland-Ytrebygda-Espeland.

Utbygging av godshavn i dette området vil være voldtøkt av naturområder som MÅ tas vare på til våre etterkommere og det vil være et uopprettelig feilgrep.

Det er heller ikke sannsynliggjort annet behov for å bygge denne havnen, enn at Bergen kommune ønsker å frigjøre havnearealer for salg - til inntekt for kommunekassen. Mens BOH selv må finansiere hele utbyggingen ved nye låneopptak.

Dersom man velger å gå videre med disse planene - uten fokets støtte - vil det være et stort overgrep mot befolkningen på hele Vestlandet. Saken må i så fall bringes inn for alle de forvaltningsorgan som berøres, dvs. Hordaland Fylkesting, Fylkesmannen i Hordaland og Miljøverndepartementet.

Sist - men ikke minst - er dette en sak som berører hele befolkningen i Bergen. En folkeavstemning bør derfor være et fokekrav - før Byrådet og evt. bystyret fatter endelig vedtak i saken.

Med vennlig hilsen
Steinar Henry Jensen
Djupedalen 24
5124 MORVIK



Jernbaneverket

Hordaland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

Førespurnad til: Hanne Dybwik-Rafto
Tlf.: 47481496
Faks:
E-post: dybhan@jbv.no



Besøksadresse:
Strømgaten 4, Bergen

Postadresse:
Postboks 4350
NO- 2308 Hamar

postmottak@jbv.no

Sentralbord:
05280

Org. Nr.:
971 033 533 MVA

Bankgiro:
76940501888

jernbaneverket.no

Dato 17.12.2013
Saksref.: 201102024-3
Dykkar ref.: 200709175-
Vedlegg:

Høring av forslag til revidert planprogram - Regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet

Me syner til melding om høring av revidert planprogram for Regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet.

Planprogrammet presenterer dei to alternativa som skal utgreiast i planen i tillegg til 0-alternativet: Fleslandsalternativet og Kombinasjonsalternativet med dagens hamn på Dokken med tilleggsareal på Ågotnes og Mongstad. Det kjem fram av planprogrammet at dersom Fleslandsalternativet vert vald, har fylkeskommunen lagt til grunn at det er aktuelt med ei fellesløyning med både hamn og jernbaneterminal på dette området. Det er også lagt ved ei mogleighetsstudie som syner at det er mogleg å finne areal som kan romme både hamn og jernbaneterminal i Fleslandsområdet.

I NTP 2014-2023 understrekast det at det i planperioden skal leggjast til rette for overføring av gods frå veg til sjø og bane. Det skal også leggjast til rette for utvikling av logistikknutepunkt gjennom auka kapasitet og effektivitet på terminalane. Som oppfølging til NTP 2014-2023 er det sett i gong arbeid med ein brei godsanalyse. Godsanalysen skal mellom anna kartleggje dagens godsstrømmer og moglege logistikktrandar i framtida, vurdere terminalstruktur (også potensialet for samlokalisering av terminalar for bane- og sjøtransport), og skal også vurdere bruk av verkemidlar i tilknytning til godstransport. Det skal leggjast fram sluttrapport frå dette arbeidet 1. juli 2013.

I dag er Nygårdstangen Bergensregionens største knutepunkt for handtering av gods, og jernbanen er den viktigaste transportøren av gods inn og ut av regionen. På lengre sikt vil arealet på Nygårdstangen verte for lite. Samstundes er det brei lokalpolitisk semje om å transformere området på Nygårdstangen til andre byutviklingsforemål. Jernbaneverket ynskjer difor å starte planprosess for flytting av godsterminalen, og har i brev til Samferdselsesdepartementet oppmoda om oppstart av KVVU for å vurdere langsiktige konseptuelle løysingar for logistikknutepunkt i Bergensregionen. Eit sentralt moment i dette arbeidet vil vere ei behovsvurdering av både godshamn og jernbaneterminal, samt ei vurdering av behovet for samlokalisering av desse funksjonane i Bergensregionen. Jernbaneverket har per i dag ikkje fått noko bestilling på dette arbeidet frå Samferdselsesdepartementet.

Jernbaneverket meiner at planlegginga av godshamn og jernbaneterminal bør sjåast i samanheng. Det er difor uheldig at det startast opp planlegging av hamnelokalisering før ein har gjort overordna avklaringar av terminalkonsept i Bergensregionen. Det må gjerast overordna vurderingar av logistikkrendar, terminalstruktur, terminalfunksjonar og framtidig behov for intermodalitet, både nasjonalt og lokalt, før ein tek stilling til konkret hamnelokalisering og samlokalisering av hamn og jernbaneterminal. Ein del av kunnskapsgrunnlaget får ein frå den nasjonale godsanalysen som ein no er i gang med. Arbeidet med denne godsanalysen vil leggje viktige føringar, også for den framtidige utviklinga i godstransport i Bergensregionen. I tillegg meiner Jernbaneverket at ein kan starta opp ein KVVU-prosess som avklarar konsept for langsiktig terminalutvikling i Bergensområdet parallelt med den sentrale godsutgreiinga. Før desse avklaringane er gjort, har ikkje Jernbaneverket grunnlag for å uttale seg om alternativa som er omtalt i planprogrammet. Me kan heller ikkje sjå at ein har det naudsynte kunnskapsgrunnlaget for å kunne gå vidare med ein planprosess der ein ikkje ser heilskapleg på korleis det framtidige logistikknutepunktet i Bergensregionen skal organiserast. Jernbaneverket tilrår difor at ein avventar det vidare arbeidet med den regionale planen for godshamna til dei overordna avklaringane for eit framtidig logistikknutepunkt er gjort. Dersom arbeidet regionale planen likevel vidareførast, bør dette i størst mogleg grad koordinerast opp mot arbeidet med den nasjonale godsanalysen.

Med helsing

Lars Christian Stendal
Regional plan- og utviklingsdirektor
Plan sør/vest, utredning og forvaltning

Hanne Dybwik-Rafto
Senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk

Fra: Dan Johannessen [johannessendan@gmail.com]
Sendt: 17. desember 2013 15:50
Til: Marte Hagen Eriksrud
Kopi: Linn Johannessen; anne.lise.joh@hotmail.com
Emne: Høringsuttalelse ifm Godshavn i Ytrebygda

Oppfølgingsflagg: Følg opp
Status for flagg: Flagget

Høringsuttalelse ifm ny godshavn i Ytrebygda.

Jeg vil gjerne belyse noen punkter med denne prosessen som er viktige for folk som bor i Ytrebygda området, og spesielt for dem som bor like i nærheten "planlagt" havneområdet.

Som det ble skrevet i Bergens Tidende i uke 50 så er det blitt lagt en klam hånd over hele området. Folk kan verken kjøpe, selge eller bygge bolig der ute mens denne prosessen er i gang, og ikke minst dersom det blir aktuelt med havn i området. Da er ikke lenger Hjellestad, Espeland og Flesland hva det en gang har vært. Jeg tror man kan beskrive området i dag som et av de mest populære områdene å bo og vokse opp i Bergen i dag.

Når man leser gjennom det som står beskrevet i diverse aviser og man ser på "antall berørte boliger" og dette tallet er under 100, da tror jeg at man må ta noen skritt tilbake og faktisk tenke over hva man skal bygge og hvilken påvirkning dette faktisk har. Det er ikke bare de boligene som faktisk må rives som blir berørt, hva med de som blir nærmeste nabo til en slik godshavn? Teller dette som en "berørt bolig"? Hva med han som bor 100 meter fra? 200m? 500m? Alle disse vil nok være berørte boliger.

Det dukker naturligvis opp en del spørsmål når man blir satt i en situasjon hvor man ikke kan selge eller kjøpe seg eiendom i dette området. Og jeg vil til slutt stille noe av disse:

1.) Hvordan kompenseres man dersom kommunen forringer hele din eiendom? Og når får man evt en slik kompensasjon, når utbyggingen starter i 2022? Dersom huset må rives, kompenseres man med takst? Og dersom huset ditt ikke må rives og man blir nærmeste nabo til en godshavn, får man noe kompensasjon da?

2.) Dersom det viser seg ıla den to år lange utredelsesprosessen at enkelte ting ifm godshavnen i Ytrebygda ikke blir aktuelt (som f.eks. dette med godstogforbindelse), vil dette da bli offentlig, eller vil all informasjon bli holdt hemmelig fram til endelig uttalelse i årsskiftet 2015/16?

3.) Dersom det blir forsinkelser i denne utredelsesprosessen og det viser seg som i andre sammenhenger at ting tar lengre tid enn antatt, hvor lenge kan dette bli utsatt? Jeg regner ikke med at det ligger inne noe grense for dette, men det er viktig å tenke på hva dette gjør med beboere i de berørte områdene. Folk kan bli syk av å ha noe slikt hengende over seg over lang tid.

4.) Til slutt vil jeg fremheve noe jeg syntes er veldig demotiverende i min hverdag. Og det er at i løpet av en slik prosess, så går det veldig mange mennesker og venter på en avgjørelse om de kommer til å miste hus og heim, og i noen tilfeller faktisk bli gjeldsslaver pga de har kjøpt et hus i området for kort tid tilbake, når faktisk denne utredelsesprosessen ble holdt hemmelig. Hvordan blir disse ivaretatt?

NEI til godshavn i Ytrebygda

Dan Johannessen

17.12.13

Fra: Samferdselavdelinga - Postmottak (samferdsel@hfk.no)
Sendt: 24.12.2013 08:15:46
Til: Marte Hagen Eriksrud
Kopi:

Emne: VS: Nei til godshavn i Ytrebygda
Vedlegg: image001.png
Fra: hege stoeuva [mailto:hegestoyva@hotmail.com]
Sendt: 23. desember 2013 21:14
Til: Samferdselavdelinga - Postmottak
Emne: Nei til godshavn i Ytrebygda

Hordaland fylkeskommune,samferd.avd,pb7900,5020 Bergen
 Høyingsfråsegn: epost til samf@hfk.no via skjema på
www.hordaland.no/hamnehøyning 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 helseserisiko 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!

Hege S. Johannessen

Vedlagt innspill til høring angående Revidert planprogram for Regional plan for framtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet.

Ambisjonsnivået må avklares tidlig. Planlegges det en regional eller en nasjonal godshavn ? Planprogrammet slik det foreligger omhandler 3 alternativer. Parallelt med at Fylkeskommunen sendte dette planprogrammet på høring vedtok Bergen Kommune ny Sjøtransportstrategi. De peker kun på Fleslandsalternativet, samlokalisert med jernbane. Slik det fremstår utelukker dette tildels de 2 andre alternativene som Fylkeskommunen nå legger opp til å utrede. Dette gjør denne prosessen uryddig.

Etter at planprogrammet ble sendt på høring har Statoil endret sitt seilingsmønster for forsyningsbasene. Dette vil gi mer tilgjengelig havnekapasitet på Ågotnes og mindre på Mongstad. Videre har Regjeringen nylig gått inn for ny E39 i midtre trase. Jernbaneverket beskriver også i sin strategi at i forhold til dagens godsstrømmer og en framtidig utvikling, syntes det ikke å være strategisk viktig at dagens terminaler er samlokalisert med havnene. Spesifikt skriver de at en Flesland-terminal vil være helt uaktuell for bane, med mindre det kan dokumenteres godsstrømmer og transportavstander som er relevante for bane. Disse momentene åpner både for nye alternativer og et helt annet planarbeid.

Planarbeidet må avdekke og ta hensyn til følgende:

Er det reelt behov for enda en godshavn i Hordaland?

Eventuelle uttalte behov for samlokalisering av havn og jernbane må tydelig dokumenteres, i samarbeid med Jernbaneverket

Kostnadene med de ulike alternativene

Hvordan finansiering er planlagt, både utbygging og drift

Hvem er pådriverne for de ulike alternativene

Hvem vil være brukere av en ny havn

Alle konfliktpunkt knyttet til Fleslandsalternativet må avdekkes og utredes i samarbeid med berørte parter

Vern av uerstattelige kystområder må spesielt hensyntas

Byutviklingsmuligheter, også utenfor sentrum

Oppdaterte varestrømsanalyser og prognoser

Det må legges inn avsjekkpunkt underveis i prosessen, hvor man kan terminere videre utredning av alternativer som viser seg å ikke være samfunnsøkonomisk forsvarlige eller ikke gjennomførbare

Jan Einar Johannesen

Fra: Kjell Kristoffersen (k-kri2@online.no)

Sendt: 23.12.2013 14:41:07

Til: Marte Hagen Eriksrud

Kopi:

Emne: Godshavn Flesland/Hjellestad

Vedlegg:

Vi vil her ved på det kraftigste protestere mot planer om godshavn i området Flesland/Hjellestad.

Dette er å ødelegge store deler av Bergens skjærgård. Driverne for dette kaller det for byutvikling, men dette er byrasering og Raunefjorden er ødelagt for alltid.

Behovet for ny godshavn er ikke tilstede og brukerne av havnen sier NEI til å benytte seg av dette alternativet. Hvorfor legge godshavn til Raunefjorden når mesteparten av godset skal til Mongstad, Sture og Ågotnes? Det naturlige må være å legge havnen til der godset skal.

Ågotnes har havn og rikelig med plass til å utvide og vil ha godshavn, så hvorfor ikke bruke den? Det vil være en gigantisk feilinvestering å satse på havn i Raunefjorden når vi allerede har Ågotnes-alternativet. Loser og sjøkapteiner sier at Raunefjorden som godshavn har sine klare begrensninger og er uten utviklingsmuligheter frem i tid.

Det er utrolig at denne saken ikke er stoppet for lenge siden. Hvordan kan dette inngrepet forsvares overfor fremtidige generasjoner - UMULIG!

Mvh,
Berit og Kjell Kristoffersen
Slettenneset 133
5258 Blomsterdalen

Til:
Hordaland Fylkeskommune
Samferdselsavdelinga
v/ Marte Hagen Eriksrud
marte.hagen.eriksrud@hfk.no

Fra:
Kvituren Velforening
V/ Karl Gjerde (formann)
Hjellestadvegen 285
5259 Hjellestad
karg@statoil.com

Hjellestad, 18. desember 2013

Klage på «Regional plan for framtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet»

Kvituren Velforening går sterkt i mot en godshavn på Sletten/Espeland/Hjellestad.

Det synes opplagt at Mongstad/Ågotnes/Dokken-alternativet blir økonomisk rimeligst, raskere å få på plass, mer fleksibel løsning i forhold til regionens varierende behov i fremtiden, bedre miljømessig løsning, og ikke minst en bedre utnytting av regionens eksisterende godshavner i forhold til konjunkturforandringer som vi vet vil komme. Styret i Kvituren Velforening har søkt, men kan ikke finne de gode argumentene for ikke å bruke og videreutvikle de tre eksisterende godshavnene Dokken, Ågotnes og Mongstad i et felles regionalt nettverk som vil kunne skape vekst og gi fordeler til alle deler av regionen.

Argumenter mot godshavn på Sletten/Espeland/Hjellestad:

1. Bergen kommune har svært få øyer innenfor sine kommunegrenser, og disse er stort sett konsentrert i en gruppe utenfor Hjellestad. En rasering og utbygging av de mest populære øyene i dette unike friområdet vil for alltid være tapt for Bergens innbyggere om Sletten-alternativet skulle bli vedtatt.
2. Slettens-alternativet fratår både Hjellestad Seilforening og Bergens Seilforening sine uerstattelige idrettsarenaer. Disse to seilklubbene har med sitt barne- og ungdomsarbeid over lang tid vært et viktig tilbud til barn og ungdom for hele Bergen, og har i tillegg markert seg som gode ambassadører for Bergen, både nasjonalt og internasjonalt. Det kan virke vanskelig/umulig å finne erstatningsområder på land og sjø for disse seilklubbene. Raunefjorden som klubbene bruker som område for regatta vil bli selve innløpet til planlagt godshavn, og Mynteviken som brukes til regatta og trening vil bli liggende i en vindskygge bak den planlagte utbyggingen.

3. Langs området Flesland/Sletten/Hjellestad ligger den indre nord/sørgående leia for små og mellomstore båter. Denne trafikken som har vært økende over mange år vil også i fremtiden forbli betydelig og vil gi et sikkerhetsmessig problem med godstrafikk i tillegg. Det er viktig å presisere at denne trafikken ikke vil forsvinne om godshavn blir etablert. At det samme området også skal brukes som idrettsarena for seilklubbene med store og små seilere vil bli uhåndterbart. I tillegg kommer andre interessegrupper som f.eks. jetski , kajakk og fising som også bruker det samme området til sine aktiviteter.
4. Fremtidens logistikkflyt må være en felles godshavn-løsning for regionen og ikke bare for Bergen kommune. En må derfor også se på hvilke kapasitet og fordeler en har i eksisterende godshavner. Vi vet at oljereservene utenfor vestlandskysten ubønnhørlig vil ta slutt innenfor anskuelig tid, og at vi da vil få en betydelig overkapasitet i eksisterende godshavner for regionen. Dette gjelder både Ågotnes og Mongstad som i dag i hovedsak betjener oljevirkomheten. Begge disse har i dag ekstra kapasitet og vil uansett være rimeligere alternativer, selv med en vesentlig utbygging. Kunnskapen vi har om dette tilsier at en vil få en betydelig nedgang i oljevirkomheten på Mongstad og Ågotnes før en ny godshavn kan tas i bruk på Sletten.
5. Vi støtter argumentene for å begrense og ikke minst effektivisere dagens dårlige utnyttning av sjøtransportdriften for godshavnen i Dokken. Å flytte problemene fra Dokken til Sletten, som også er innenfor byens pressområde, med høy utbyggingstetthet og stor trafikk fra før, løser ikke problemet og er ulogisk i forholdt til argumentene som brukes for å begrense aktiviteten i Dokken.
6. Et av argumentene for en utbygging av Sletten-området har vært at en her kan anlegge en jernbanetrase inn mot Bergen sentrum eller til Arna. Selv om dette er en vesentlig del av dette alternativet har allikevel ikke dette blitt utredet før høringsrunden. En kan med stor sikkerhet anta at en utredning ville avdekket store og kanskje uoverkommelige problemer med å anlegge en godsvogntrase helt fra Sletten til sentrum eller Arna gjennom eksisterende bebygde områder. En utbygging vil bli utfordrende, tidkrevende og kostbar. Skal Sletten-utbyggingen være et reelt alternativ må også en planlagt jernbanetrase skisseres slik at også parter som blir berørt av den utbyggingen får anledning til å uttale seg.
7. Sletten-alternativet vil bli det betydelig dyreste alternativet, fordi en bygger en helt ny godshavn og en helt ny jernbanetrase fra grunnen før den kan tas i bruk. I tillegg kommer utlegg til vesentlige utbedringer som må gjøres på de tre eksisterende godshavnene i 20-30 år før ny havn kan tas i bruk.
8. Mongstad/Ågotnes-alternativet vil gi en gradvis og raskere overgang tilpasset behovene hele regionen har.
9. Andre forhold som ikke er utredet før høringsfristen:

- a. Hvordan vil en delvis avstenging av innløpet til de mange pollene påvirke vannkvalitet, dyreliv i vann, akkumulering av forurensing i pollene som fra før er sterkt belastet og truet?
- b. Hva finnes av fortidsminner som må vernes på disse øyene? Dette er ikke utredet i forbindelse med denne høringsrunden
- c. Mange av øyene som kan bli utbygd er unike hekkeområder for sjøfugl. I tillegg er Sletten/Lønningen et betydelig vinterområde for flere arter av vadefugl. Hvilke skader vil en utbygging gi?

Hjellestad, 18. desember 2013

For Kvituren Velforening



Karl Gjerde (formann)



KYSTVERKET

Vest

Hordaland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

Deres ref:
200709175-
181/324MAARERJ

Vår ref:
2011/6896-4

Arkiv nr:
413.1

Saksbehandler:
Knut Stenevik

Dato:
23.12.2013

Uttale til forslag til planprogram for regional plan for framtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet

Vi viser til Fylkeskommunens brev av 5. november 2013.

Kystverket har vært representert i den faglige arbeidsgruppen som har deltatt i planarbeidet. Vurderingene Kystverket har bidratt med gjenspeiler seg i planutkastet og mulighetsstudiet.

Det er nylig utarbeidet en arealplan for Bergen indre havn – Dokken / Nøstet. Denne arealplanen legger til grunn at det vil ta 20 – 30 år før en eventuell ny havn kan avlaste dagens havn på Dokken / Nøstet.

Utkastet til fylkesdelplan for ny godshavn fra 2009 antyder at ny havn kan etableres om 15 – 20 år, d.v.s. tidligst i 2024. I fylkeskommunens transportanalyse som ble utarbeidet i 2007 tilrås det at hovedelementene i transportsystemet bør være etablert innen 2030. Under høringskonferansen for revidert planprogram som ble arrangert på Fylkeshuset 3. desember 2013 estimerte fylkesdirektøren for samferdsel i Hordaland tidligst byggestart for eventuell ny havn i 2022. Det er følgelig ikke samsvar mellom fylkeskommunens utredninger og arealplanen for Bergen indre havn som estimerer etablering av ny operativ havn innen 2040.

Kystverket anbefaler at tidsperspektivet for etablering av fremtidig havn ses i sammenheng med utkastet til ny fylkesdelplan, slik at eventuelt oppstartsarbeid kan igangsettes innen 10 år.

Kystverket anser det som viktig at planen fanger opp de signalene som kommer fra den brede godsanalysen som iht. nasjonal transportplan 2014 – 2023 nå skal utarbeides og ferdigstilles innen juni 2015. Godsanalysen vil også kunne få betydning for lokalisering av fremtidig jernbaneterminal.

Vest - Plan- og kystforvaltningen

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: +47 07847
Telefaks: +47 70 23 10 08
Bankgiro: 7694 05 06766

Internett: www.kystverket.no
E-post: post@kystverket.no
Org.nr.: NO 970 237 372

Med hilsen

John Erik Hagen
regiondirektør

Knut Stenevik
avdelingssjef

Dokumentet er elektronisk godkjent

Eksterne kopimottakere:
Bergen og Omland Havnevesen Postboks 6040 5892 BERGEN

Vedlegg:

Fra: Vidar Bergo Larsen [vidar.bergo.larsen@petrolia.no]
Sendt: 17. desember 2013 17:02
Til: Marte Hagen Eriksrud
Emne: Høringsuttalelse Godshavn Flesland-Ytrebygda-Espeland
Vedlegg: 004.JPG; 011.JPG; 006.JPG

Oppfølgingsflagg: Følg opp
Status for flagg: Flagget

Jeg protesterer herved mot Bergen Kommune's og BOH's planer om utbygging av ny godshavn i området Flesland-Ytrebygda-Espeland.

Utbygging av godshavn i dette området vil være voldtekt av et naturområder som MÅ tas vare på til våre etterkommere og det vil være et uopprettelig feilgrep å gjevne disse unike øyene med jorden. Bergen er velsignet med denne skjærgården mot sør (ikke alle byer i Norge er så heldig). Området brukes av hele byens befolkning som rekreasjonsområde, bading, regatta seiling, kajakk, fisking m.m i tillegg til at her ligger en marin biologisk forskningsstasjon. Videre vil anlegg av vei og jernbane ødelegge store fremtidige attraktive boareal i Bergen sør. Det vil være stor urett mot den oppvoksende generasjon og deres etterfølgere å rasere dette området til fordel for en godshavn når det eksisterer fullgode alternativ. (Risavika,Ågotnes,Mongstad etc.).

Det er en gigantisk forretningsmessig investering som må væresamfunnsøkonomisk lønnsom og konkurransedyktig både på pris og sikkerhet. De maritime forhold er svært ufordelaktige. En godshavn i Raunefjorden vil aldri bli noen storhavn og aldri bli verken konkurransedyktig eller få karakteristikken en sikker nasjonal havn. Etter min meing bør man videreutvikle Risavika som nasjonal havn for Vestlandet. Oljeaktiviteten mellom 60 og 62 breddegrad er avtagende og det vil etter hvert frigjøreres kapasitet på Ågotnes som også kan bygges ut for mindre kostnader.

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. Miljøriskoen 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.

Ta til vettet, politikere som fremmer dette og bidrar til at godshavnen bygges i dette området vil få sitt ettermæle ødelagt for all fremtid.

Vennlig hilsen

Vidar B Larsen
Myntevikveien 124
5258 Blomsterdalen

Regina Küfner Lein
Myntevikveien 139
5258 Blomsterdalen

Blomsterdalen 23.12.2013

Høringsuttalelse ang. Ny godshavn for Bergen

Jeg sender med dette min uttalelse ang. Planer for ny godshavn for Bergen i Fleslandsompådet.

Jeg savner en behovsanalyse for godshavnen i Bergen. Jeg savner en begrunnelse for samlokalisering av jernbane, vei og sjø for å drive en moderne havn. Jeg savner begrunnelse for hvorfor området rundt Espeland-Lønningen-Sletten må ødelegges. I mulighetsstudien «Moglegheitsstudie Fleslandsområdet» fra oktober 2013 skisseres muligheter for ny havn, men uten forutgående analyser av behovene for havn. Jeg anmoder på det sterkeste at slike behovsanalyser, inkludert fremtidsvurderinger av utviklingen innen godstransport utføres før videre planlegging skjer. Jeg ber om at all planlegging stoppes og prosessen nullstilles frem til slike behovsanalyser foreligger.

Ifølge skissene i mulighetsstudien vil en godshavn i Fleslandsområdet bety tvangsflytting for en del beboere, samt veldig forverret bomiljø for de resterende beboere og hyttefolk. Usikkerhetene er store angående nøyaktigheten i planene, arealbehov utover det som er skissert i mulighetsstudien, f.eks. tilførselsveier; det kan bety at flere hus må vike, og at det kreves flere arealer enn skissert per idag. Det medfører en stor usikkerhet for alle beboere som de må leve med fremover, og som påvirker deres valg av kjøp, salg, tilbygg og andre planer for sine eiendommer.

En moderne havn skal være i drift hele døgnet, noe som betyr mye trafikk, støy, utslipp til luft og vann, og kontinuerlig lys. Denne type foruresning vil forringe bomiljøet betydelig og vil gjøre det utrivelig. Det er ikke blitt tilstrekkelig belyst i mulighetsstudien.

Området rundt Flesland, Sletten, Lønningen, Espeland, Hjeltestad er et flott område for natur- og friluftsopplevelser av mange slag. Det gjelder menneksene i nærmiljøet, men like mye hele Bergens befolkning. En fin skjærgård med holmer og øyer innbyr til et rikt båtliv, med alle typer fritidsbåter. Bading og strandliv om sommeren er det mange muligheter for på Eggholmene og de andre øyene. Til alle årstider er stiene i skogen og turen langsmed sjøen på Espeland mye brukt av flere enn de som bor der. Det er en god del fastboende her, i tillegg til noen hytter, og alle setter pris på de landelige og naturskjønne områdene.

En godshavn i Espeland-Lønningen-Slettenområdet slik den er skissert i mulighetsstudien vil ødelegge alt dette. Det dreier seg både om en arealkonflikt, men også om en kvalitetskonflikt. Ingen av de ovennevnte fritidssystemer vil være mulig når ny godshavn er i dette område. Ferdsel på sjøen vil være sterkt begrenset i nærheten av havna, bade- og strandliv vil ikke være attraktivt lengre med store godsskip, foruresning og støy rett ved.

Området vil bli totalt forandret, og de negative konsekvensene vil bli uopprettelig. Jeg ber om at planene om godshavn i Flesland-Lønningen-Espeland-området legges bort for alltid.

Fra: hoyring@hfk.no

Sendt: 23.12.2013 11:23:20

Til: Marte Hagen Eriksrud; Hordaland Fylkeskommune - Postmottak

Kopi:

Emne: høyring - ny godshavn planprogram 200709175 mareri

Vedlegg:

Fra: Fredrik Leira

Adresse: Myntevikveien 50

Postnr: 5258

Namn: Fredrik Leira

Epost: fredrikleira@gmail.com

Uttale: 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”.

Vi 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 ihh 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, Hjelpestad 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.

Fra: hoyring@hfk.no

Sendt: 23.12.2013 11:09:53

Til: Marte Hagen Eriksrud; Hordaland Fylkeskommune - Postmottak

Kopi:

Emne: høyring - ny godshamn planprogram 200709175 mareri

Vedlegg:

Fra: Rita Våge Leira

Adresse: Myntevikveien 50

Postnr: 5258

Namn: Rita Våge Leira

Epost: ritavaage@gmail.com

Uttale: 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 friluftslære. Liland Skole har også tradisjon for å holde sine skoleavslutninger både jul og vår her.

Lønningstrand Leir og Fritidspark har lange tradisjoner for kanopadling, sjøtøring 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 skjærgårdspærler 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.



Hordaland Fylkeskommune, Samferdselsavdelinga

Dykkar Ref. 200709175 – 181/824/MARERI

Dykkar ref. Sakshandsamar:
Hogne Haugsdal

Vår ref. Telefon
2013/3787 - 0 - 995 74 946
28981/2013

Arkivkode: Dato:
23.12.2013

Innspel på høyring til revidert planprogram - regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet

Uttale frå Lindås kommune

Viser til motteke høyringsbrev frå Hordaland Fylkeskommune, Samferdselsavdelinga, datert 5. november 2013, samt høyringsframlegg. Framlegget til planprogram skisserer ein grundig og omfattande planprosess. Frå Lindås kommune er det likevel nokre punkt som ein ønskjer å forsterke fokuset på:

- Planarbeidet bør omfatte heile Bergensregionen sett i eit Vestlandsperspektiv og ikkje i for stor grad fokusere på Bergen indre hamn. Den nasjonale rapporten om Varestrømsanalysen (godsutgreiing) i Norge er ein viktig premisfaktor for heile hamnelokaliseringa, ikkje minst som finansielt grunnlag. Varestrømsanalysen er ikkje forutsett ferdig utarbeidd før i juni 2015. Det vert difor ei utfordring å få dette faktagrnnlaget tilstrekkelig på plass til at det kan nyttast for den naudsynte finansielle analysen av hamneutbygginga i Bergensregionen.
- Utover Bergensregionen bør også den framtidig godstransporten på heile Vestlandet ha eit kapittel i planarbeidet. Inklusiv her er Risavika i Stavanger og ny E39 og kva innverknad dette kan ha for utbygging av hamnefunksjonar i Bergensområdet, både konkurransemessig, finansielt og på andre måtar.
- Det er også viktig å få belyst den praktiske gjennomføringa av kombinasjonsalternativet. Overføring av godstransport frå bil til sjø er ei nasjonal satsing og difor bør det være ei omtale av lokalskipsrute mellom Bergen, Mongstad, CBB og andre aktuelle stader på Vestlandet.
- I punkt 1.2 «Føremål med planarbeidet» blir det presisert at eitt av delføremåla blir å vise behovet for – og effektane av – ei samlokalisering eller kopling mellom ny godshamn og ny godsterminal for jernbane. Skal ein vise behov og effektar rundt dette, bør den nasjonale godsutgreiinga ligge som eit grunnlag. Men den utgreiinga er ikkje ferdig før i juni 2015, altså berre nokre månader før planen skal vere ferdig. Når ny godsterminal for jernbane er ein strategisk viktig del av planarbeidet, kan ikkje vi sjå at ein har godt nok grunnlag for å vurdere dette på ein god måte, innanfor den framdriftsplanen som er sett opp.

Med helsing


Hogne Haugsdal
Konstituert rådmann

Fra: Roger Pilskog [roger.pilskog@lo.no]
Sendt: 18. desember 2013 13:59
Til: Marte Hagen Eriksrud
Kopi: Kine Bratli Dale
Emne: Regional plan for fremtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet – høring forslag til revidert planprogram

Oppfølgingsflagg: Følg opp
Status for flagg: Flagget

Vi viser til forespørsel om synspunkter i forbindelse med lokalisering av ny godshavn, og vil med dette gi våre innspill til planarbeidet.

For LO er det viktig at en fremtidig godshavn er kostnadseffektiv for næringslivet, og med det bidrar å sikre konkurransekraft og arbeidsplasser i regionen. Lokaliseringen må sikre mest mulig bærekraftig varetransport med hensyn til ytre miljø, ved at transportarbeidet blir redusert til det minst nødvendige. Det betyr at transport av varer må skje mest mulig sømløst, og at transportørene kan nytte alle former for frakt på vei- bane- sjø og lufttransport. Videre er det viktig at en fremtidig løsning samtidig ivaretar Bergens behov for god og rasjonell byutvikling, og reduserer unødig transportarbeid og utslipp i sentrum. Vi finner denne målsettingen å være i samsvar med både nasjonale og regionale målsettinger.

I dette perspektivet fremstår ikke det såkalte 0- alternativet, som et alternativ for fremtidens havn.

Kombinasjonsalternativet trekker frem eksisterende havner på CCB og Mongstad som kan utnyttes bedre i samspill med eksisterende havn i sentrum. Denne løsningen forutsetter at havneaktivitet opprettholdes i Bergen sentrum, og i tillegg vil dette øke transportarbeidet på vei i Bergens regionen. LO vurderer denne løsningen å ikke være bærekraftig, og finner dette å være en ikke ønsket løsning.

Det kunne være mulig å kun nytte eksisterende anlegg på Mongstad og Ågotnes. Det vil gi god samfunnsnytte, i det perspektiv at eksisterende anlegg utnyttes bedre, og arealer i Bergen sentrum vil bli "frigitt". Men fremdeles, det ekstra transportarbeidet på vei vil antakelig være enda større, og det er vanskelig å se, selv i et svært langt perspektiv, at det kan bli realistisk å koble havn og vei med bane. Det fremste virkemiddel for å sikre rasjonell varestrøm med minst mulig miljøbelastning, er å skape gode logistikk knutepunkt, ellers finner varestrømmen sine egne veier. Med det finner vi også et slikt alternativ å være uegnet.

Av de forelagte alternativene, er det etter LOs syn kun Fleslandsalternativet som står tilbake som den lokaliseringen hvor man når målsettingene i både nasjonale og regionale planer. Fleslandsalternativet vil sikre et fullverdig logistikknutepunkt med full intermodalitet, samt at Bergen får frigjort sentrumsareal til nødvendig byutvikling, og det vil sikre betydelige miljøgevinster.

Avslutningsvis vil vi tilføye, at selv om Flesland av de forelagte alternativ fremstår som eneste lokalitet for å nå målsettingene, er LO bekymret for både manglende vurdering av kostnadene, samt tidsperspektivet frem mot en beslutning. Vi frykter at gode målsettinger med det kan vise seg å mangle realisme. Parallelt med utredningsarbeidet for ny havn, styrkes veinettet på Vestlandet, og andre havner og transportopplegg kan etter hvert fremstå som mer attraktiv. Ut i fra overordnede målsettinger og miljøhensyn, er en slik utvikling lite ønskelig. Det vil derfor være hensiktsmessig å avklare disse

forholdene raskt, slik at man kan terminere unødig debatt om prosjektets realisme, eller også mulig søke etter alternativ som har den nødvendige bærekraft for fremtiden.



Roger Pilskog
Distriktsekretær

roger.pilskog@lo.no
+ 47 920 91 281

LO Hordaland
Teatergaten 34
5010 Bergen
Tlf: 03200
www.lo.no

Denne meldingen er bare ment for den eller de person(er) som er navngitt ovenfor. Meldingen kan inneholde konfidensiell eller taushetsbelagt informasjon. Dersom du ved en feil har mottatt denne meldingen, vennligst gi beskjed til avsender og tilintetgjør meldingen og eventuelle utskrifter av denne umiddelbart. Takk.

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 returning this e-mail and deleting the message. Thank you.

Hordaland fylkeskommune, samferd.avd,pb7900,5020 Bergen

Høringsfråsegn: epost til samf@hfk.no via skjema på 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!

Torhild Olsen

Milde og Hjeltestad Grendalag

Postboks 16, 5259 Hjeltestad

Hordaland fylkeskommune

Samferdselsavdelinga, postboks 7900

5020 Bergen

samt e-post til Marte.Eriksrud@hfk.no

Bergen 16.12. 2013.

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

Vi viser til «Regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet – Revidert planprogram – Høringsforslag» og vil med dette gi Milde og Hjeltestad Grendalags innspill og merknader til denne prosessen. Med et av høringsalternativene foreslått i vårt nærområde, har vi følgelig fokusert i all hovedsak på det såkalte Fleslandsalternativet, men tatt med noen synspunkter også mht. til de andre avslutningsvis.

Milde og Hjeltestad Grendalag representerer ca. 2000 stemmeberettigede personer av de ca. 3000 innbyggerne på Mildehalvøya, hvorav flertallet bor i Hjeltestadområdet med nærhet både til Mynteviken og Raunefjorden. Dette betyr at beboerne her, i likhet med de fleste i Espeland- og Slettenområdet, vil bli sterkt berørt av det reviderte Fleslandsalternativet, ettersom dette nå er forskjøvet sørover og lokalisert med 3 alternativer (E-F-G) i området Sletten, Løyningshavn og øygruppen sørover inkludert Egdeholmene (se bilde). Dette er en svært fremskutt og eksponert plassering i et åpent og nærmest flatt landskap, som i tillegg ansees som et viktig natur- og rekreasjonsområde i Bergensregionen.



ILLUSTRASJON 1 : Utsyn mot Hjeltestad kai og Egdeholmene med angivelse av godshavnens "Fleslandsalternativ" F / G.

Vi er derfor svært bekymret for konsekvensene lokaliseringen av en godshavn til Ytrebygda vil ha på bygdas boområder og områdets unike natur- og friluftskvaliteter. Vi er spesielt oppatt av viktige temaer som beboerens folkehelse og områdets opplevelsesverdi, beskrevet nærmere som følger:

Støy. Omfang og problematikk mht. direktiver og eksist. støyplager.

Støy målinger foretatt ved tilsvarende godshavner (Målestasjoner for støy fra Ormsund og Sjurøy- terminalen. Resultater for 2012 og perioden 2009-2012, Rapport Sweco) viser at en betydelig støymengde (50 - 70 dB) ble registrert av to støy målere plassert henholdsvis 250 m og 1 km fra havnen. Hva støynivået er for større avstander er uklart, men for beboere på Hjelpestad med fri sikt over Mynteviken mot havnen, vil den reduseres lite av vegetasjon og topografi. Vi er derfor sterkt uenig at bare 38 husholdninger vil bli indirekte berørt av tiltaket lokalisert som punkt G – Egdholmene. Hjelpestad hadde pr. 1.1.2013 2149 innbyggere, og de fleste av disse bor innenfor 1 - 2 km fra Egdholmene. Dersom havnen plasseres ute på fjorden vil det bli nærmest umulig og svært kostbart å utføre avbøtende tiltak, noe som i tillegg ville være skjemmende. Hjelpestadområdet er idag sterkt belastet med flystøy (rød sone) fra Bergen flyhavn – Flesland. Flyplassen har også planer om å ekspandere mot øst, noe som vil medføre en ytterligere økning av støyen over Mildehalvøya. I motsetning til en flyplass, vil en godshavn ha kontinuerlig drift 24 timer i døgnet hele året. Derfor vil støyen fra godshavnen og tilhørende aktiviteter (tungtrafikk og jernbane), medføre en betydelig ekstra belastning for områdets innbyggere.

Norge er forpliktet til å følge **Utendørsstøydirektivet fra EØS** (se sammendrag av innhold på www.regjeringen.no). Denne regulerer spesielt «støy fra vei, jernbane, sivile flyplasser og industri (inkl. havner)». Videre sier direktivet at det er spesielle behov for (sitat):

- felles kortsiktige og langsiktige mål for å redusere antallet personer som utsettes for skadelig støy
- ytterligere tiltak for å redusere støyen fra spesifikke kilder (utendørsmaskiner, transportmidler og -infrastruktur og visse typer industriell aktivitet)
- beskyttelse av stille områder utenfor byområdene.

Vi frykter at lokaliseringen av en havn til Ytrebygda vil bryte med samtlige av disse punktene omkring støy.

Forurensing av luft, vann og det visuelle.

Luft

Vi er også bekymret for den økte forurensingen en godshavn og tilhørende tungtrafikk vil gi både i nærområdet vårt og langs bydelens skoleveier. Det fins idag ingen offentlige målinger av luftkvalitet rundt Flesland flyhavn, men målinger foretatt i Bergen sentrum (Danmarks plass og utenfor Rådhuset) viser at grenseverdier (spesielt for NOx) spesifisert i EØS direktiv har blitt jevnlig overskredet siden 2008 (jfr. innslag dagsrevyen NRK, 27.11.2013). Tungtrafikk benytter i hovedsak diesel som drivstoff, noe som er spesielt skadelig for både mennesker og miljø i form av store utslipp av NOx. Bygdas befolkning er idag allerede eksponert for betydelige mengder forurensing fra flytrafikken. En lokalisering av godshavn til Ytrebygda vil øke denne eksponeringen, fra nivåer som idag trolig allerede er over grenseverdiene fastsatt i EØS direktivet.

Vann

I dag har Mildehalvøya 4 friluftsområder med strandsoner (Steingardsvikane, Mildevågen, Grønevika og Sandholna). Bergen kommune har nylig planlagt ytterligere 2 friluftsområder her (Herøya og Holmevika/Skogsvikneset), og det skal bygges en sti/gangveg som skal forbinde disse, som naturperler på en snor. Mildehalvøya har også den største andelen av øyer i Bergen kommune. Et eventuelt oljesøl fra godshavnen vil derfor være katastrofalt for en av Bergens viktigste natur- og friluftsområder. Utifra dette vurderer vi det som særdeles uklokt å risikere et slikt scenario ved å plassere havnen her.

Visuell forurensning/støy

De fleste av Hjeltestads beboere vil bli eksponert for havnen og få en vesentlig reduksjon i sin bokvalitet som følge av tapet av vakker sjøutsikt i bytte mot visuell forurensning fra havnen. Hjeltestadområdet omtales i de fleste sammenhenger til å ha unik bokvalitet, gjennom både nærheten til sjøen og utsikten til fjorden og øyene utenfor. De sørlige Fleslandsalternativene vil bokstavelig talt «komme midt i fleisen» til et stort antall av Hjeltestads beboere og byens befolkning som benytter dette flotte naturområdet både til lands og vanns. For alle disse vil dermed dette nærområdet bli sterkt forringet, gjennom redusert naturkvalitet ved opphold og tur i området. Mildehalvøya er preget av høy aktivitet av turgåere gjennom et flott område, både blant egne beboere og tilreisende fra andre kanter av Bergen.

En havn midt i utsiktfeltet fra Hjeltestadområdet vil vesentlig endre områdets karakter fra naturområde til utsikt mot skjemmende industriell virksomhet med flombelysning døgnet rundt.



ILLUSTRASJON 2 : Luftfoto med planprogrammets 3 alternativer mellom Flesland og Hjeltestad inntegnet..

Sammenheng/ kollisjonskurs ift. andre kommunale planer. Unike friluftområder raseres.

I offentlig plansammenheng forventes det at det legges vekt på å se ulike planområder i sammenheng. Overordnet har en jo **Kommuneplanens arealdel** som viser viktige natur-, frilufts og viltområder rundt om Egdhalmene og fastlandsvikene innenfor. I forhold til planarbeidet for Fleslandalternativet er det åpenbart at gode intensjoner og føringer i denne og flere andre delplaner i tråd med denne, kan raseres av en godshavn ved Flesland og at denne derav anses å være på kollisjonskurs ift. disse. Ved en realisering av godshavn i området Sletten, Espeland eller Egdhalmene, vil gode intensjoner både i kommunedelplan for Middehalvøya (plan ID 1574000) , pågående kommunedelplan Birkeland, Liland, Ådland og Espeland (planID 6102000), samt planprogrammet for fastlandsforbindelse til Bjelkarøy og Lerøy stå hverandre i hjel. I tillegg antas også Kystsoneplanen å støtte opp om overnevnte planer.

I **kommunedelplanen for Mildehalvøya** (som grenser opp mot det sørlige havnealternativet) er det bl.a. gitt følgende føringer (s.21) :

- *Friluftinteressene må prioriteres høyt*
- *Gjenstående ubebygde strandstrekninger må ikke utbygges, men sikres for allmennheten*
- *Tilgjengeligheten til fremtidige og eksisterende badeviker må sikres*

I **kommunedelplanen for Espelandsområdet** (ref. over, oppstart 2010 / under arbeid) er det vist større sjørelaterte LNF -områder ved Løyningshavn, Egdeholmene og Myntevikkn med unike kvaliteter og muligheter. I planprogrammet fokuseres det sterkt på tilgjengelighet til strandsonen og friluftsområder både i Byrådets beskrivelse:

- *planlegge overordnet grønnsstruktur*
- *gjøre strandsonen mer tilgjengelig for allmennheten*
- *avvære utbygging mot ivaretagelse av biologisk mangfold, kulturminner og kulturmiljø*

... og videre anført i Fagnotatets sammendrag:

- *Økt allmenntilgjengelighet til strandsonen, friluftsområder og jordvern er viktige tema i planarbeidet.*

I **Planprogrammet for fastlandsforbindelse til Lerøy og Bjelkarøy** heter det bl.a. : «*Mildehalvøya og øyene i Sund har stort potensial for aktivt friluftsliv på land og pr. båt*». I tillegg til å sikre beboerne på øyene fastlandsforbindelse er nettopp tilgjengeliggjøring av øyene utenfor Hjellestad til Bergens befolkning, som et attraktivt friluftsområde, en av hovedgrunnene for utredningen av ulike alternativer. Hva hjelper det da, om naboøyene flates ut og det anlegges godshavn, og naturområdet det argumenteres sterkt for i en plan, hvor nærmeste øy (Kinna) kun ligger 0,3 nautiske mil (556 m) unna Søre Egdeholmen blir totalt ødelagt for tiltenkte formål i andre planer?

Mildehalvøyas unike friluftskvaliteter med betydelige naturområder, badeplasser, og beskyttet skjærgård er i nye bruk av hele Bergens befolkning. Raunefjorden med øyene i sør, hvor navnen planlegges, er trolig Bergensområdets mest brukte område for båt- og friluftsliv, både hva gjelder motorbåter, seilbåter, robåter, seilbrett og kajakkpadling. Hjellestadområdet med sine tre seilforeninger med ca. 2000 medlemmer, er Vestlandets båt- og seilersentrum. Med unntak av november måned arrangeres det et betydelig antall regattaer i området som vil båndlagt av havnen gjennom hele året, og i vår-, sommer og høstsesongen er det flere regattaer i området i løpet av en uke. Tusenvis av barn og unge har gjennom årene lært seg sjøveit og båtliv/ seiling i de berørte områdene.

Sammenheng/ koordinering med andre fylkes- og nasjonale planer. Forlengelse av prosjektplanen.

Nasjonal transport plan (NTP) 2014-2023 skal gi føringer for lokaliseringen av godshavn i Bergen (se Regional plan for fremtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet, s. 6). I NTP skal det blant annet gjennomføres en bred analyse av godstransport, som planlegges ferdig juni 2015 (se s. 6). I hhv. Fremdriftsplanen for lokalisering av godshavn (se s. 23) skal «Utarbeiding av regional plan og KU» ferdigstilles 2. kvartal 2015, og kun høring og veiltak gjenstår av prosjektet etter dette. Dette betyr at ev. resultater og føringer fra NTP – godstransport analysen IKKE er ferdigstilt for dette arbeidet. Dette finner vi underlig i all den tid denne planen er oppgitt som en nasjonal føring for prosjektet.

Vi finner det også underlig at planen for lokaliseringen av godshavn i Bergen heller ikke synes å være koordinert med Kystsonenplan for Bergensregionen. For Hordaland er det så langt kun igangsatt slikt planarbeid for Sunnhordaland. Kystsonenplanen skal fastlegge fremtidig bruk av kysten i fylket og omhandle vesentlige forhold i skjæringspunktet som kysten er for forskjellige interesser. Planen skal legge regionale føringer som veiviser for kommunenes bruk av sjøområder. Planene skal søke oppnå en bærekraftig balanse mellom bruk og vern av kystsonen. På vernesiden skal planen legge retningslinjer for at biologisk mangfold opprettholdes på land og i vann, kystkultur og fornminner. På brukersiden skal planen omfatte kystens infrastruktur, farleder, havner, oljerettede installasjoner (ilandføring), bebyggelse, kystnæring og friluftsliv. Det forventes derfor at Kystsonenplanen for Bergensregionen ferdigstilles før et event. planarbeid for et så omfattende tiltak som en nyetablering av godshavn vil være.

Vi anbefaler at fremdriftsplanen for lokalisering av godshavnen forskyves i tid slik at resultater og føringer fra både NTP – analyse av godstransport samt kystsonenplanen for Hordaland kan inkluderes i prosjektfasen «Utarbeiding av regional plan og KU», anslagsvis årskiftet 2015/16.

Fornminner, natur og biologisk mangfold trues.

Området må også ha ligget viktig og godt synlig til i sjøveien tidligere ettersom det er registrert flere ferdete gravrøyser helt til bakte til bronsealderen, og som dermed er automatisk fredet.

Som fremført under andre avsnitt, ansees dette sjø- og strandområdet med øygruppen som et unikt og svært verdifullt naturområde for hele Bergen kommune og omegn. Kommuneplanen støtter opp om dette og i tillegg markert det som et viktig viltområde. Da vi regner med andre høringsuttalelser går mere i detalj på dette, begrenser vi det til å nevne at det i området observeres / hekker bla. ærfugl og flere truede fuglearter som terne og hegre. Ellers er området med de mange holmer og sund mye brukt til hobbyfiske og sykling etter skjell mm.

En størstilt utfylling av Egdeholmene og den indre sjøferdselsleden forventes i tillegg å måtte påvirke strømforholdene i området vesentlig, særlig innenfor mot Mynteviker og Hjeltestad. Spesielt vil dette kunne medføre dramatiske endringer for vannutskiftning/ biologisk mangfold i kviturdspollen og de sårbare pollene videre innover mot Grimseid.

Sikkerhet og sårbarhet, konsentrasjon / "alle eggene i en kurv".

Grendalaget vil også påpeke at det ved utbygging av godshavnen vil være en usedvanlig sterk konsentrasjon av viktig infrastruktur i et meget lite geografisk område. Med Haakonsvern marinebase i nord, flyplass i midten og havn i sør vil det ved naturkatastrofer, flyulykker, brann eller ved angrep utenfra være en betydelig risiko for at flere offentlig viktige infrastrukturprosjekter kan bli satt ut av drift samtidig.

Kostnadsvurderinger, finansiering og samfunnsøkonomi.

I planprogrammet er økonomiske aspekt som kostnadsvurderinger og finansiering i det store og hele fraværende, noe vi av flere grunner finner underlig. Men utvilsomt dreier det seg om enorme kostnader mht. etablering av Fleslandsalt. der den storstilte havn-, terminal og tilhørende forholdsvis lange jernbane mm i etablert bydel, blir investeringer helt fra grunnen av. Vi antar derfor disse meget store investeringene vanskelig kan la seg forsvare eller finansieres i særlig stor grad ved å belaste brukerne/markedet uten at det slår negativt ut for godshavnens konkurransevne i forhold til andre havner i Norge. Det har fremkommet stor usikkerhet mht. Fleslandsalternativet behov/ benyttelsegrad etter at flere store aktører i shipping/ oljebransje har signalisert negative tilbakemeldinger på dette til fordel for andre alternative havner mm.

Vi etterlyser derfor en grundig utredning av de økonomiske aspekter for Fleslandsalt. versus 0- og kombinasjonsalternativene, samt tilsv. grundig markedsanalyse mht. behov og hvordan dette kan finansieres.

Sammenfattet om de andre alternativene.

Vi støtter opp om argumentasjonen som slår fast at 0-alternativet er det beste, også på langt sikt. Dette fremkommer bla. i tilbakemeldinger fra Havnevesnet og storbrukere som for eks. Sea Cargo. Som fremført, ligger det forbedringspotensiale arealutnyttelse/ effektivitet, samt god intermodalitet med jernbanen som allerede er tilknyttet denne havnen (men lite brukt). Samlet sett kan en i tillegg til de svært store økonomiske besparelser, også forvente store miljøgevinster med videreføring denne sentrale plassering både mht. etablering og drift. Dette ved å unngå de storstilte utbyggingstiltak både mht. havn/ terminal og dens infrastruktur, samt forventet kortere transportveier. Disse betydlige momenter til fordel for 0-alternativet mener vi må vektlegges sterkt i den videre prosess. Langt på vei antas dette også å måtte gjelde for kombinasjonsalt. (0-alt / CCB-basen/ Mongstad).

Avslutning med konklusjon og anbefaling.

Oppsummert rettes vår sterke bekymring mot de uopprettelige skader en lokalisering av en omfattende godshavn sør av Flesland vil påføre de nære boområdene fra Sletten til Hjeltestad, samt tapt tilgang for hele byens befolkning til et av regionens fineste og viktigste natur- og friluftsområder. For begge forringelser vil avbøtende tiltak ikke være mulig.

Videre mener vi det er forbundet langt større ulemper enn fordeler for samfunnet ved en event. gjennomføring av ved Fleslandsalternativet, samt tilsv. mht. kost versus nytte.

Viser til Plan- og bygningsloven som sier at en skal unngå igangsetting planarbeid som ikke er realistisk mht. gjennomførbarhet. Basert på foreliggende planstatus, viktige fornminner, natur- og friluftressurser, økonomiske omfang mm., tørr vi nevne at vi oppfatter planprogrammets nye Fleslandsalternativ dithen. Vi ser det derfor som viktig å få avklart snarest i hvilken grad Fleslandsalternativet kan bære preg av å være et luftslott, ikke minst med tanke på den store belastning uvissheten / trusselen omkring dette store godshavnalternativet påfører lokalbefolkningen.

Avslutningsvis oppfordrer vi derfor til at våre fremførte momenter utredes nøye og tillegges berettiget vekt i den videre prosess. Og med det den klare anbefaling om snarest da å skrinlegge Fleslandsalternativet.


Øyvind Bruun

Med vennlig hilsen for Milde og Hjeltestad grendalag


Jan Hjeltestad


Tor Helge Valen


Torolf Wedberg

Fra: Johnsen Tore Notø (ToreNoto.Johnsen@mongstadbases.no)
Sendt: 23.12.2013 08:47:03
Til: Marte Hagen Eriksrud
Kopi:

Emne: VS: Høringsuttalelse - revidert planprogram for fremtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet
Vedlegg:

Fra: Johnsen Tore Notø
Sendt: 23. desember 2013 08:43
Til: 'marte.hagen.eriksrud@hfk.no'
Emne: Høringsuttalelse - revidert planprogram for fremtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet

Vi viser til mottatt brev datert 5.november 2013 vedrørende ovenfor nevnte sak.

Mongstadbases AS og Mongstad Eiendomsselskap AS har gjennom lengre tid kommunisert at vi har nedprioritert satsingen på bruk av havnearealer som en del av kombinasjonsalternativet. Dette ble også tatt opp i møtet som ble avholdt på CCB 19. september og i vår e-post av 9. oktober.

I november fremla Statoil sine planer om endret seilingsmønster/ basestruktur, noe som forsterker vår beslutning om å prioritere forsyningsaktivitet fremfor generelle havneaktiviteter. Dette orienterte undertegnede om på høringskonferansen som ble avholdt på Fylkeshuset 3. desember.

Vi vil til slutt påpeke at vi støtter kombinasjonsalternativet og gjerne kan bidra i begrenset omfang, men at hovedfokus for kombinasjonsalternativet må være Bergen sentrum og Ågotnes/Vindenesområdet.

Med vennlig hilsen
Mongstadbases AS/ Mongstad Eiendomsselskap AS

Tore Notø Johnsen

Hordaland Fylkeskommune, samferdselsavd.
PB 7900
5020 / BERGEN

Vår dato 20.12.2013
Deres dato 5.11.2013
Vår referanse LAS / fnf
Deres referanse
200709175-181/824/MARERI

Godset velger alltid minste motstands vei

NHO Logistikk og Transport region Vestlandet takker for muligheten til å spille inn logistikk- og transportnærings behov i forbindelse med en ny havn for Bergensregionen.

For NHO Logistikk og Transport region Vestlandet er det avgjørende viktig at Hordaland i denne prosessen evner å tenke helhetlig. Det er mange faktorer som spiller inn på hvilken vei godset tar fra det for eksempel er ferdig produsert fraktet til en havn i Shanghai, og frem til den er levert på døren til en kunde på Sandsli. Det er ikke nødvendigvis en "silkevei" som benyttes hver gang, godset velger alltid minste motstands vei, den veien som gir lavest kostnad innenfor en gitt framføringstid. Logistikk og transportnæringen opplever sterk konkurranse. Speditører fra hele verden bestemmer hvilken vei godset skal fremføres til Bergen. Og for en næring som er preget av sterk konkurranse er alltid pris viktig for hvilke transportmidler som velges for å fremføre godset til kunder i Bergen.

I Hordaland er det nå flere planprosesser som må sees i en sammenheng for å kunne lage et trafikknutepunkt som er konkurransedyktig. Vi vil spesielt nevne:

- Nytt Sotrasamband
- Fergefri E39, Hordfast og Rogfast
- Ny ringvei øst for Bergen
- Ny jernbaneterminal
- Ny havn for Bergen
- Utvidelse av Flesland lufthavn

Man har med andre ord en unik mulighet til å lage et helhetlig logistikk-knutepunkt for Bergensregionen. Målet med arbeidet må være å gjøre Bergen havn til et så konkurransedyktig alternativ, slik at nasjonale og internasjonale speditører velger dette foran å transportere godset til Bergen ved hjelp av f.eks. bil. Sikkerhets- og miljøhensyn taler for at minst mulig gods bør transporteres på veinettet og mest mulig via sjø og bane. Spesielt med hensyn på de vanskelige kjøreforholdene fjellovergangene byr på vinterstid.

NHO Logistikk og Transport region Vestlandet mener at et såkalt intermodalt knutepunkt, hvor havn, lufthavn og jernbaneterminal er nært knyttet sammen, er en løsning for fremtiden. Valg av lokasjon for et slikt knutepunkt fordrer en nær tilknytning til der hovedtyngden av varestrømmen for Bergensregionen befinner seg. I 2008 utarbeidet NHO Logistikk og Transport region Vestlandet en rapport som viste at tyngdepunktet for varestrømmene ligger sør for Bergen sentrum, med hovedvekt på Ytrebygda og Fana bydel. Derfor har NHO Logistikk og Transport region Vestlandet arbeidet for en ny havn og jernbaneterminal i Fleslandsområdet.

Like over nyåret vil det komme en oppdatert versjon av denne varestrømsanalysen basert på tall innhentet fra våre medlemsbedrifter og noen ikke-medlemmer som f.eks. Posten. Analysen utføres på oppdrag av et partnerskap bestående av NHO Logistikk og Transport region Vestlandet, Hordaland Fylkeskommune, Jernbaneverket, Bergen Kommune, Bergen og Omland Havnevesen og Statens Vegvesen. Denne analysen vil være et viktig grunnlag for å bedømme hvor den mest effektive og konkurransedyktige transportknutepunktet for Bergensregionen bør plasseres. Dess lenger bort fra tyngdepunktet man flytter terminalene, dess mer flyttes gods fra bane og sjø til vei.

Derfor mener NHO Logistikk og Transport region Vestlandet at kombinasjonsalternativene Ågotnes/Mongstad ikke er konkurransedyktig. Det ingenting i veien for at man allerede i dag flytter all havnevirksomhet til f.eks. Ågotnes. Men årsaken til at det ikke skjer er blant annet pris og avstand fra havn til mottaker av godset.

NHO Logistikk og Transport region Vestlandet mener at Flesland fremdeles er den mest realistiske lokasjonen for en ny eventuell ny havn for Bergensregionen. De færreste Bergensere har et stort ønske om å ha en stor containerhavn i sin bakgård. NHO Logistikk og Transport region Vestlandet mener imidlertid at en lokalisering i Fleslandsområdet vil kunne ivareta både friluftsinnteresser og næringsinteresser.

På høringskonferansen i regi av Hordaland fylkeskommune 3.12.13 opplyste representanten fra Jernbaneverket at prosessen med å finne en ny lokasjon for både jernterminal for ny havn bør kjøres samtidig. Det er en oppfatning NHO Logistikk og Transport region Vestlandet deler.

Avslutningsvis vil NHO Logistikk og Transport region Vestlandet berømme Hordalands fylkeskommune for at man legger opp til en god prosess. Det gjort et godt stykke arbeid blant annet med mulighetsstudien for Flesland, som gir et godt grunnlag for en god prosess videre. Beslutningene man fatter nå vil ha konsekvenser i lang tid fremover. Derfor er det viktig at alle parter slutter opp om det arbeidet som nå blir lagt ned for å finne den mest optimale havneløsningen for fremtiden. Også for dem som har store innsigelser mot alternativene vil det være positivt å få en avklaring.

NHO Logistikk og Transport region Vestlandet vil advare mot at man tar hastebeslutninger underveis, men at det tas en endelig beslutning i utgangen av 2015, slik plandokumentet legger opp til.

NHO Logistikk og Transport region Vestlandet vil også i det videre arbeidet stå til disposisjon i arbeidet med å utarbeide en ny havn for Bergensregionen. Vi gjør oppmerksom på at vi endret navn i 2012 fra LTL region Bergen til NHO Logistikk og Transport region Vestlandet.

Med vennlig hilsen

Leif Arne Strømmen /s/
Styreleder
NHO Logistikk og Transport region Vestlandet

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

Det er tydelig at Bergens politikere har bestemt seg for at Bergen havn skal flyttes fra Dokken, koste hva det koste vil. Det er ikke fremlagt noen som helst kostnadsoverslag over hva en flytting av havnen vil innebære, og heller ikke hvem som skal finansiere dette. Det er heller ikke laget en behovsanalyse som viser hvem som trenger ny havn, og hvilket behov disse måtte ha. Uttalelser fra aktørene som benytter dagens havn går på at de mener Dokken er stor nok, bare man får vekk alle ikke sjørelaterte aktiviteter.

Når det gjelder behovet for jernbane tilknytning til en godshavn, så kan ikke det være stort. Det ligger i dag jernbaneskiner fra Nygårdstangen til Dokken som ikke har vært brukt på lange tider, så dette kan ikke være en avgjørende faktor for en god og funksjonell havn. Havnen i Risavika ved Stavanger har ikke jernbanelinje frem til kaiene, noe de helt sikkert har mulighet til, men behovet er der bare ikke.

I mulighetsstudien for Fleslandsalternativet er de maritime forhold omtrent ikke vurdert. Det er Raunefjorden som blir berørt, uansett hvilket av de 3 alternativene man velger, og den er trang. Hovedleden til Bergen går rett forbi de planlagte kaiene, så her ser man for seg konflikter med annen nyttetraffikk når store containerskip skal inn og ut fra havnen. Andre store godshavner rundt omkring i verden ser at de trenger ankringsplass for båter som av en eller annen grunn ikke kan ligge til kai. Raunefjorden er som sagt trang, men også svært dyp, så oppankring er ikke mulig her fordi man da kommer for nært land, og i konflikt med nyttetraffikken.

Det politiske miljøet har lagt sin elsk på 'Fleslandsalternativet', som i realiteten omfatter Sletten, Espeland og Hjellevad. Dette området er et av de få stedene i Bergen Kommune det er mulig for allmenheten å komme seg til sjøen. Her er det avsatt friluftsområde med badeplass som er hyppig besøkt av byens befolkning. Det er også et yrende liv med fritidsbåter rundt holmene som nå er planlagt radert vekk for alltid. Mynteviken og Raunefjorden er svært mye benyttet til seilspport, noe som er umulig å forene med en godshavn der store båter til en hver tid trenger stor plass. Uansett hvilket av de 3 utpekte områdene som blir valgt, så blir hele Ytrebygda og omegn berørt. Antall hus, nøst og hytter som blir direkte eller indirekte berørt av all ny infrastruktur som veier og toglinjer etc. , er betydelig større enn det mulighetsstudien viser.

En kombinasjonsløsning med Ågotnes og Mongstad er et godt alternativ, der er det allerede tilrettelagt store kaiområder, og utvidelsesmuligheter finnes også. Ulempen sett fra politikerne sitt synspunkt, er nok at dette ikke ligger i Bergen Kommune, og dermed mister man inntektene havnene gir. Men dette må sees i et samfunnsmessig perspektiv, så politikernes ønske om byutvikling i nære bystrøk må veies opp mot ulempene og ødeleggelsene av verdifulle strandområder som aldri lar seg rette opp dersom man går i gang med et slikt prosjekt.

Spar skattebetalernes penger og stopp videre utredninger i 'Fleslandsområdet' snarest mulig og konsentrer dere om mulighetene i de havnene som allerede eksisterer.

Nils-Ove Nipen



Norges Lastebileier-Forbund avd. Hordaland har følgende innspill til plassering av ny godsterminal i Bergensområdet.

Vesentlige momenter som vi vektlegger ved valg av plassering er:

- Miljøhensyn
- Samfunnsøkonomiske gevinster
- Infrastruktur

For Norges Lastebileier-Forbund fremstår en fremtidig plassering ved Flesland som den mest egnede.

For øvrig er god infrastruktur til/fra den nye godsterminalen det vi vil vektlegge høyest. Selve plasseringen er for oss mindre viktig.

Mvh

Birthe Minken

Distriktssjef

NLF Hordaland/ Sogn og Fjordane

Hordaland fylkeskommune

Bergen 09.12.2013

Marte.Eriksrud@hfk.no



Høringsuttalelse om revidert planprogram for "Regional plan for framtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet". **Norges Miljøvernforbund (NMF) krever at forslaget om godshavn ved Flesland flyplass legges vekk og at det kun jobbes videre med kombinasjonsalternativet Bergen indre havn, CCB-basen på Ågotnes og Mongstad-Basen.**

Å lage godshavn ved Flesland innebærer å ødelegge flotte naturområder som er viktig for byens befolkning. Det er lagt ned store summer i opparbeidelse av havneområdene Bergen indre havn, Ågotnes og Mongstad. Å etablere ny godshavn på Flesland vil følgelig medføre store naturødeleggelser i tillegg til å koste enormt mye av skattebetalernes penger.

Siden havnene i kombinasjonsalternativet kan utvides etterhvert som behovet øker er dette også nærmest uten risiko imotsetning til ny godshavn ved flyplassen.

Behovet for store areal til forsyning av petroleumsfeltene i Nordsjøen vil etter all sannsynlighet bli mindre i årene som kommer siden utvinningen av olje og gass faller raskt. Dette vil etter all sannsynlighet fortsette med et midlertidig unntak i de første årene Johan Sverdrup feltet kommer i drift. CCB vil i framtiden trolig ha ledig kapasitet. CCB på Ågotnes er en stor havn i dag, og det ligger godt til rette for ytterligere utbygging. CCB som i dag er forsyningsbase for petroleumsfelt i Nordsjøen. Basen har 9 ulike kaiar på til saman 1000 lengdemeter. I dag er veisystemet til Sotra ein flaskehals, men planene som er vedtatt for nytt Sotrasamband vil gi tilstrekkelig kapasitet for en havn på denne siden av byen.

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:		Region Sør / Øst	Region Nord-Norge
Postboks 593	Tlf: 55 30 67 00	Postboks 9261	Postboks 446
5806 BERGEN	Faks: 55 30 67 01	Grønland	9255 TROMSØ
Skuteviksboder 24		0134 OSLO	
Bank: 9521.05.71982	Org.nr: 871 351 082 MVA	Tlf: 55 30 67 00	Tlf: 913 57 125
Internett: www.nmf.no	Epost: nmf@nmf.no	Epost: oslo@nmf.no	Epost: nord@nmf.no



Kaien ved Mongstad er på mange måter i samme situasjon som CCB kaien på Ågotnes når det gjelder forventet reduksjon i dagens petroleumsbaserte aktivitet. Mongstadbasen er i dag er forsyningsbase for petroleumsfeltene i Nordsjøen. Basen som tilbyr løsninger innenfor logistikk og reparasjon, - har i dag 5 ulike kaiar med til sammen 670 m kailengde, i tillegg til kaien som Bergen og Omland Havnevesen disponerer. På sikt vil total kailengde kunne bli over 800 meter.

I tillegg til gode muligheter for å utnytte ledig framtidig kapasitet og nye utvidinger på Mongstad og CCB er det ennå mulig å utvide Dokken/Jekteviken området.

Konklusjon

Kombinasjonsalternativet innebærer langt mindre behov for kostbar utbygging i tillegg til at ingen naturområder trenger å ødelegges. Dette gjør at kombinasjonsalternativet må legges til grunn for utvidelse av havneområdet i Bergensregionen og at havn ved Flesland tas ut av videre planlegging.

Miljøvennlig hilsen



Kurt W. Oddekalv
Leder

Hordaland fylkeskommune
Samferdselsavdelinga, Postboks 7900

5020 BERGFN

E-post: saml@hfk.no

23. desember 2013

HØRINGSUTTALELSE TIL REGIONAL PLAN FOR FREMTIDIG LOKALISERING AV GODSHAVN I BERGENSOMRÅDET – REVIDERT PLANPROGRAM - DERES REF 200709175-181/824/MARERI

Vi viser til Deres brev av 05.11.2013 samt avholdt høyringskonferanse i Bergen 03.12.13. Videre viser vi til innsendte merknader fra Bergens Seilforening (BS).

Norges Seilforbund (NSF) er et særforbund innen Norges Idrettsforbund, som organiserer seilspporten i Norge, med ca 76500 medlemmer tilsluttet våre 120 medlemsforeninger langs kysten og på Mjøsa. Bergens Seilforening er tilsluttet vårt forbund og har henvendt seg til oss for bistand i sakens anledning. Likeledes er de andre seilforeningene i området, Hjelpestad Seilforening og Milde Seilforening, tilsluttet vårt forbund og Hordaland Seilkrets.

Vi har satt oss inn i de forskjellige lanserte alternativene for havneutbygging i området, og har gjennomført befaring til lands og til vanns. I tillegg er vi godt kjent med området fra tidligere avholdte treningssamlinger, konkurranser og større mesterskap.

Det er vår vurdering at de foreliggende alternativene E, F og G alle vil ha store konsekvenser for mulighetene til å bedrive seilspport i området. Selv det minst ytterleggende alternativ E vil i praksis båndlegge forholdsvis store deler av sjøarealene til mangvrenningsområde. I tillegg til at dette allerede er hovedled for større skip.

Alternativene F og G vil i tillegg i praksis gripe inn i – og rasere – de viktige beskyttede områdene som er en forutsetning for å kunne bedrive opplæring for de yngste i trygge former. Eneste gjenstående område for dette vil da være et svært begrenset område ved Hjelpestadvika.

Vi stiller oss derfor bak de bekymringer som BS anfører i sine uttalelser m.h.t. videre drift og utviklingsmuligheter for det viktige idretts-, friluft- og rekreasjonsarbeid som bedrives av seilforeningene i området for et betydelig antall barn, ungdom og voksne i et stort omfang. Vi tror at alle har respekt for at samfunnet har behov for fungerende kommunikasjons- og logistikklinjer, men minner om at det også er behov for å sikre befolkningens tilgang til rekreasjon, idrettsutøvelse og friluftsliv. For at samfunnet skal fungere må også idretts- og friluftaktiviteter tilrettelegges. I denne anledning viser vi til at det i det aktuelle området allerede er høy plass og betydelig med annen næringsvirksomhet – og at man må sørge for en viss balanse i forhold til behovene for grønne områder for lek, fritid og rekreasjon.

Vi kan bekrefte at Hordaland er et av våre mest aktive seilmiljøer i Norge, og at de aktuelle områdene i høy grad benyttes til aktiviteter og mesterskap på lokalt, regionalt og nasjonalt plan. Bergens Seilforening er av våre mest operative foreninger med en betydelig aktivitet, som i et godt samarbeid med sine nabolagforeninger fyller en viktig funksjon i regionen.

For de som ikke har et nært forhold til seilspporten kan det være lett å tenke seg at det er rikelig med plass til å bedrive seilaktiviteter i Norge. Imidlertid er det en rekke faktorer som skal være på plass for at dette kan foregå i



trygge, gode og forsvarlige former. Raunefjorden og nærområdene ved Mynteviken er i dag godt egnet, og det er høvet over tvil at området fremtid som seilportsanlegg i aller høyeste grad vil være fremt dersom disse alternat vil skulle bli valgt for utbygging. Ettersom her – i tillegg til foreningenes egne midler – er investert betydelige offentlige midler i form av spillemidler etc. vilde dette være meget beklagelig – og må unngås. Mange idretter har anlegg som er synlige for alle. Fotballbaner, håndballhaller og fridrettsanlegg ruver i terrenget og er ved selve sin eksistens barrierer for annen bruk. Seilporten har s plattformer som sine idrettsarenaer – disse deles vi gjerne med andre, men ber om forståelse for at vi må forsvare våre interesser når vi står i fare for å bli fordrevet fra viktige områder.

NSF er kjent med at det for Hordaland Fylke skal utarbeides en kystsonep lan. I dette arbeidet har seilporten v/Hordaland Seilkrets stilt seg til disposisjon som en positiv samarbeidspartner. Vi har vanskelig for å se at man kan forsvare å vedta et så gjennomgripende prosjekt som denne godshavnen når et så viktig planprogram er i startfasen, og gir en unik mulighet til å se hele fylkets og de enkelte aktørers behov i sammenheng. Det er vårt generelle inntrykk at prinsippene om helhetlig tenking i planprosesser bør foretrekkes fremfor klatvis utbygging, som kan sette uheldige stengsler for en mer gjennomtenkt helhetlig prosess.

Med den unike data kjennskap som ressurspersoner i seilmiljøet har til de lokale forhold, ser vi det som selvsagt at disse får bli representert i den faglige arbeidsgruppe som vi forstår skal etableres i nær fremtid. Vi henstiller derfor om at tilbudet fra BS om å bidra her, tas i mot.

Vi tillater oss å håpe på at våre synspunkter tillegges vekt i den videre behandling, slik at seilportens interesser i området kan trygges og videreutvides til glede og nytte lokalt, regionalt og nasjonalt, og slik at Bergensregionens stolte maritime tradisjoner på denne måte kan videreføres på btebyggende vis også for de kommende generasjoner.

Med vennlig hilsen
NORGES SEILFORBUND


Espen Guttormsen
Generalsekretær

Peter L. Larsen
Komiteleder Båt & Samfunn

Kopi til: Bergens Seilforening
Hjelpestad Seilforening
Midtsei forening
Hordaland Seilkrets



Hordaland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen

Knarvik, 23. desember 2013

HØRINGSUTTALELSE – GODSHAVN

Nordhordland Handverk- og Industrilag (NHIL) viser til mottatt brev med informasjon om revidert planprogram for godshavn.

Vi har fulgt prosessen over flere år, vi registrerer de politiske syn og synes det er trist man ikke får denne saken løst og konkludert på en fremtidsrettet måte.

Det fremkommer 3 alternativer:

- a. Dagens løsning (Dokken)
- b. Kombinasjonsalternativet (Dokken, Ågotnes og Mongstad)
- c. Flesland (sør)

Etter forrige runde (2009-10) ble Flesland nord forkastet, begrunnet bl.a ut i fra flysikkerhetsmessige årsaker. Vind og lysføhold ble vektlagt. Vi antar situasjonen er det samme for Flesland sør og legger til grunn at sikkerhetsmessige forhold utredes særskilt, eventuelt gjennom skalaforsøk. Det må ikke skapes en sikkerhetsrisiko ved anlegg av ny godshavn.

Vi oppfatter det slik at varestrømsanalysen (2008) sine volum og vareflyt fortsatt legges til grunn. Etter vår mening har dette bildet vesentlig endret seg – og er i stadig endring – i disfavør av Bergen Syd. Som noen eksempler på det kan nevnes:

- Rema har gjennomført flytting til Åsane (fra Minde)
- ICA sitt lager på Lønningen er foreslått nedlagt
- IKEA sitt nye storanlegg i Åsane
- Frank Mohn AS sin flytting til Askøy i 2015
- Framo Engineering (Subsea One) sin gjennomførte flytting til Askøy

Vi vil også understreke volumutviklingen over Bergen Havn – den har over de senere år ikke vist vekst.

Vi ber også om at i det videre arbeid vektlegges de nye signaler som er tilkjennegitt, både gjennom NTP 2014 – 2024 og valg av bro over Bjørnefjorden for E 39.

I denne sammenheng må også det nye alternativet for en ringvei øst (Fra Hop til Arna) samt det påbegynte planarbeid for 4 felts vei mellom Arna og Vågsbotn inngå i planarbeidet for havn.

Statoil sin nye logistikkflyt – som får konsekvenser for både CCB og Mongstadbase, vil medføre endringer. Det må også innarbeides i den fremtidige godsstruktur. Dette få også konsekvenser for Tilgjengelig areal på Ågotnes og Mongstad.

Videre har vi registrert planene for endring av eiendomsaktiva i Bergen og Omland Havnevesen. Det vil innebære et svekket grunnlag for en positiv drift av BOH, som kjent er ca halvparten av dagens inntekter knyttet til innbetalinger fra utleie.

En ny godshavn på Flesland vil innbære svært store investeringer. Det bør utredes om dette er samfunnsmessig fornuftig. Behovet for en modal havn synes mer av ønsket vilje enn behov.

Konklusjon: Godsutvikling / vareflyten og nye veiløsninger samt økonomi og sikkerhetsforhold tilsier at Fleslandsalternativet ikke er fornuftig. Bruk av nåværende havner synes å dekke behov. Skulle behovet øke, bør det vurderes om en løsning (Arna – Garnes) vil være en mer fremtidsrettet løsning som et knutepunkt mellom jernbane og vei.

Med vennlig hilsen
Nordhordland Handverk- og Industrilag

Svein M Nordvik

Hordaland fylkeskommune, samferd.avd,pb7900,5020 Bergen

Høringsfråsegn: epost til samf@hfk.no via skjema på 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!

Frank Olsen Holtastølen 12B

Per Storli Holtavegen 18A

Hordaland fylkeskommune, samferd.avd,pb7900,5020 Bergen

Høyringsfråsegn: epost til samf@hfk.no via skjema på 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 ferdsselsårene (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!

Torhild Olsen

HORDALAND FYLKESKOMMUNE

Sendes som vedlegg til e-post til: Marte.Eriksrud@hfk.no

22.12.2013

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

Bakgrunn Raunefjordens Venner ble stiftet i 1977, men har vært uten aktivitet de senere år. En rekke vel- og andre foreninger samt privatpersoner fra Flesland i nord til Milde-Hjellestad i sør, valgte 18. november 2013 nytt styre i Raunefjordens Venner. Foreningen ble registrert i Brønnøysund 28.11.2013 og er paraplyorganisasjon for Folkeaksjonen "Nei til godshavn Flesland – Hjellestad".

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".

Vi 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.

Raunefjordens Venner krever å bli inkludert i planprosessen ved å bli representert i "Fagleg Arbeidsgruppe"! Vår høringsuttalelse følger nedenfor, og vi gjengir først et sammendrag:

Sammendrag av Raunefjordens Venner sin 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 skjønne 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.
- 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. Det må også utredes hvordan Hordfast ved E39 vil knytte Hordaland sammen med den internasjonale kontainerhavnen i Risavika.
- Bergen havn kan iht. til ”Linje-Konferansene” (som fastsetter internasjonale seilingsmønstre etc) ikke bli definert som ”Storhavn i Verdensklasse” – Gøteborg er den definerte kontainerhavn for Skandinavia.
- Behovet for samlokalisering havn-jernbane er ikke dokumentert. Utbyggingen i Trondheim ble delt på to lokaliseringer. Erfaringer fra Finland tilsier at

samløkalisering 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 Folkehelselovens § 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. Og innbyggernes tilgang til sjø vil bli strekt redusert. Dette må planprogrammet behandle mer utførlig.
- Aktivitets tilbudet –spesielt for barn og unge vil bli bortvist fra området. Dette gjelder bl.a. Bergen Seilforening, Hjellestad Seilforening, Lønninghavn Friluftsområde med Ytrebygdas mest sentrale offentlige bade plass, samt Bergen Rideklubb. Planprogrammet må behandle dette mer inngående.

Flesland

- Flesland er falt bort som alternativ- skal ikke utredes videre. De gjenstående lokaliseringalternativer som planen nevner er. E- Sletten, F- Lønninghamn 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. (Se flyfoto nedenfor)
- Konflikt med øvings-og trafikkområde for Sjøforsvaret. Regelmessige anløp av andre nasjoners marinefartøy, herunder atomdrevne ubåter.
- Vanskelige vindforhold og sterk strøm. Frarådes av erfarne skipsførere.

NEI til godshavn mellom Hjellestad og Flesland !



- Sikkerhets-og sårbarhetsrisiko mangler.
- Vanskelige topografiske forhold. Terrenget stiger bratt opp til kotehøyde +43 meter.
- Utsprenging vil gi for liten overdekking i forhold til nytt kloakkrenseanlegg. Som er under bygging. Ny trasé for utløp fra rensenanlegget 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 Lønningstrand leirskole og Lønninghavn friluftsområde, bydelens mest sentrale badeplass vil bli ødelagt. Bergen Rideklubb sitt anlegg vil antagelig måtte flytte.
- Flere varig fredede kulturminner og graver på land og på holmene vil bli ødelagt for alltid.
- Kai og nøst for flysikringstjenesten ved Bergen Lufthavn Flesland vil måtte omlokiseres.
- Bi-leden - herunder trafikk til/fra Hjellevad/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.

Blomsterdalen 22.12.2013

Styret i Raunefjordens Venner

Jens-Kristian Hansen (sign)

Arvid Ask (sign)

Fredrik Leira (sign)

Høringsuttalelse fra Raunefjordens Venner til revidert planprogram for Regional plan for framtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet.

Forurensing luft/klimagassutslipp

Et klimaregnskap er en oversikt over mengden klimagasser som slippes ut i for eksempel en kommune eller i en virksomhet. En fremtidig storhavn er både en virksomhet og vil dekke et stort geografisk område og det må følgelig etableres et klima- og samfunnsregnskap for hvert av de tre havnealternativene 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. Hensikten med klimaregnskapet er å få bedre oversikt over havnealternativenes klimagassutslipp, og beregne hvilke alternativ som har best effekt. Regnestykket må også inkludere effekten en mulig flytting av nåværende jernbaneterminal vil ha.

Transportbehov og Godsgrunnlag for ny havn Sletten-Hjellestad

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)
BOH Omsetning 2012	54 626 623
BOH Våtbulk	48 400 000
BOH "tørrbulk"	6 226 623

Fig.1.1 Kilde Statistisk sentralbyrå

	Omsetning (tonn)
BOH Omsetning 2013	50 546 476
BOH Våtbulk	46 812 644
BOH "tørrbulk"	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
Dokken – 2012 (kilde BOH)	142 592	0,0026	0,0229
Dokken - 2030 med 1,33 % årlig økning (TØI)	176 159		

Dokken - 2030 med 2 % årlig økning	195 748		
Dokken - 2040 med 1,33 % årlig økning (TØI)	201 041		
Dokken - 2040 med 2 % årlig økning	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.

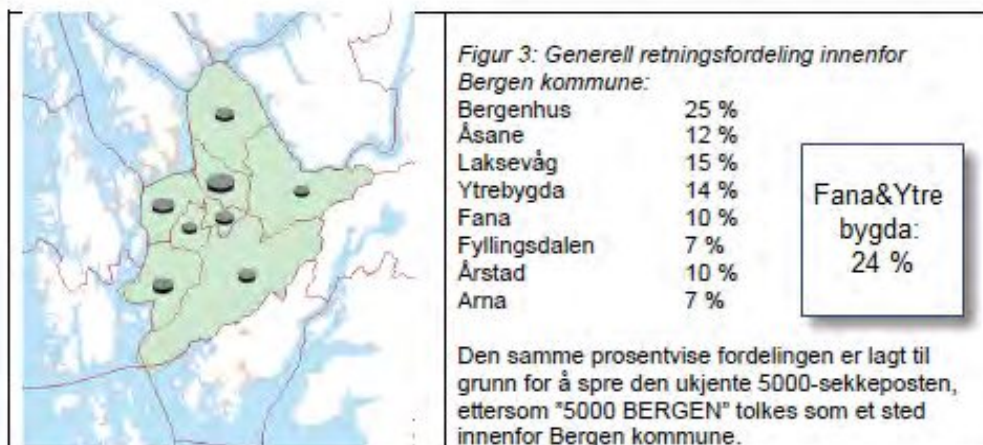
«rett sør for Bergen sentrum» er brukt som argument for ny havn i Ytrebygda.

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 godstognettet i sentrum vurderes på nytt. NB. Her er ikke gods fra bane tatt med.



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

Ny innfarts åre 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.

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 kostnadskrevjande, 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 Skoltegrunnskaien/Bontelabo.

Samfunnsøkonomi

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

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

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) sier at Bring per i dag leier hele 7.000 m2 av Dokken.

Har Hordaland Fylkeskommune 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.

Samspeillet 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.

Sikkerhet på sjøen

Raunefjorden er et begrenset fjordparti mellom Fleslandslandet i øst, Tyssøyna/Bjørøyna i nord, Sotra i vest og Lerøyna/Bjelkarøyna i sør. Hovedledene nordover og sørøstover 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 – sørvest 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 hovedledene 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 hovedledene! 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 fortøyd 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 utlippene 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 element innen kriminalitetforebygging. Spesielt Bergen Rideklubb, Bergen Seilforening og Hjellevad Seilforening vil ved en havne-

lokalisering til hhv "Område F – Lønninghavn" og "Område G – Egdhølmene" få sine muligheter for fortsatt drift enten helt ødelagt eller betydelig redusert. Disse foreningene har betydelige barn- og ungdomsavdelinger.

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 Raunfjordens 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 kloakkrensaneanlegget (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.)

Innspill til planprogrammet som omhandler behov for dokumentering av forurensing, massedeponi, naturmangfold, landskap, helse, friluftsliv og oppvekstvilkår samt kulturvern.

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 Hjellevad 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, stredene kulturellandskapet og jordbrukslandskapet 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 ferdigstillelse 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 000m³ 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, resting, 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 og landskapsvurdering

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 i planarbeidet, noe som vil kreve en meget god utredning av landskapets verdier i dag og fremtidig sårbarhet.

Særlige hensyn må tas til verdier som ligger innenfor hvert av de tre foreslåtte Godshavn alternativene i området:

Område E: Sletten—sammenhengende gårdsdrift og strandsone

Område med to gårdsbruk (Gnr.109-3 og Gnr.108-2) i drift med sauehold. Begge bruk har vært driftet siden 1600-tallet og består av et sammenhengende landbruksområde i tråd med de muligheter og begrensinger som Vestlandsnaturen tillater. 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 avhengig av et kulturlandskapet som blir drevet og vedlikeholdt gjennom jordbruk og skogsbruk.

Område F: Lønningshavn—sammenhengende friluft og grøntområde

Område med Rideklubb og ridesenter (Gnr. 108-1, Gnr.108-3), Leirskole, offentlig badeplass og friluftsområde, skog og landskapsområde med veier, kyststier, klopper og broer. Vegetasjonen i skogene er viktig habitat for hjort, rev, ugler, spetter og truede marine fugler (hegre)

Område G: Holmene i Raunefjorden utenfor Espeland—Inngrepsfrie naturområde (INON)

Dette er naturområder som ligger 1 km eller mer fra tyngre tekniske inngrep og som har en stor egenverdi, opplevelsesverdi og økosystemnytte. Holmene er viktige hekkeplasser, og omkringliggende grunner, banker og sund er viktige marine habitat.

Støy—Folkehelse, en 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 friluftinteresser 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, er 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 rettet 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*) og i henhold til §11 skal det foretas en helsekonsekvensutredning.

Vi mener at de sterke samfunnsmessige interesser som står på spill i denne saken langt overstiger de eventuelle økonomiske interessene som måtte være tilstede. Vi mener at utbyggingen 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 Godshavnutbygging uttaler 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 privatisert, noe som 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 Bergen 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 felles 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 legeforsknings 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 areal 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 Folkehelsesloven 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 Folkehelsesloven.

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 Folkehelsesloven og nevner opp forskjellige planer som gir retning i planarbeidet. : *Regional planstrategi for Hordaland 2012 – 2016. Fylkesplan for Hordaland*

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 mestingsarena for skolebarn og barnehagebarn i Ytrebygda og bygdas helselag legger sine ukentlige pensjonistturer i området. Kulturlandskapet er en viktig innfallspport 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 utsettingsbrygger 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.

§ 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.

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.
- KU må beskrive hva de avbøtende tiltak vil være og videre hvor disse skal lokaliseres.
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen må følges. 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.

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

Lønninghamn er også kjent for å være det mest populære bade- og friluftsområdet i Ytrebygda vår og sommerstid. Lønninghamn disponeres av Bergen og Omland Friluftsråd med tilrettelagte fasiliteter tillegg til kyst- og skogstier som er opparbeidet gjennom generasjoner. 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 fiske, grilling og bading og overnatting i telt og båt. Det er ingen alternative skjærgårdspærler i Bergen Kommune som har noen av disse unike mulighetene

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 idrettspolitik skal legge til rette for at folk har et bredt spekter av lokalt forankrede aktivitetstilbud både i form av egenorganisert 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 grunnlag for å ta hensyn til områder som er viktig for barns lek og opphold. Barn og unge må kunne påvirke sitt eget oppvekstmiljø.

Kulturminne og kulturmiljø

Alle data er hentet fra Riksantikvarens 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 lokaliteter 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 fredete kulturminner som vil bli ødelagt for all tid ved en eventuell havneutbygging i området.
- Gravminner er ihht. Norsk lov automatisk fredet – de har da en definert nasjonal verdi.

Blomsterdalen 22.12.2013

Styret for Raunefjordens Venner

Jens-Kristian Hansen (sign)

Arvid Ask (sign)

Fredrik Leira (sign)

Kikki Kleiven (sign)

Arne T. Faannessen (sign)



SAKSHANDSAMAR
Ingunn Holm

VÅR REF.
08/02595-5

ARK. P - Plansaker
248,260, 263-265,268 Bergen kom. - Ho

DYKKAR REF.

INNVALSTELEFON

+47 98202805

DYKKAR DATO

VÅR DATO

27.11.2013

TELEFAKS

+47 22 94 04 04

postmottak@ra.no

www.riksantikvaren.no

Hordaland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen

Bergensområdet - Regional plan for framtidig lokalisering av godshamn - Riksantikvaren har ingen merknadar

Riksantikvaren viser til brev frå Hordaland fylkeskommune av 5.11.2013, med revidert forslag til planprogram for fylkesdelplan for ny godshamn i Bergensområdet.

Riksantikvaren vil ikkje gje høyringsfråsegn til denne saka. Vi legg til grunn at innspel om kulturminnetema vert ivareteke av kulturminneforvaltninga i Hordaland fylkeskommune.

Tema som Riksantikvaren har fyrsteline-ansvar for, som mellomalderkyrkjer og -kyrkjegardar, mellomalderbyen Bergen og forskriftsfreda statleg eigedom blir ikkje råka av planen.

Brevet er elektronisk godkjent utan underskrift

Beste helsing

Kristi Vindedal (e.f.)
fung. seksjonssjef

Ingunn Holm
seniorrådgjevar

Fra: Eilif Rådmannsøy [<mailto:eilifr@online.no>]

Sendt: 23. desember 2013 22:30

Til: Marte Hagen Eriksrud

Emne: Høring vedr. godshavn for Bergen

Jeg har følgende innspill i saken:

Alternativene som legger til grunn Ytrebygda som lokalisering for ny godshavn til Bergen, må ikke komme til utførelse:

- Samfunnet KAN ikke rasere et slikt verdifullt rekreasjonsområde for all fremtid. Våre etterkommere vil aldri tilgi oss. Planene vil ødelegge en betydelig del av Bergens skjærgård.
- Bergen kan aldri nå opp som nasjonal godshavn. Dersom det skulle bli aktuelt må også togtrafikken legges vekk fra høyfjellet
- Godsbehovet til en regional havn kan på alle måter landes på Ågotnes og evt. Mongstad, hvor det allerede er etablert havner, og hvor ekspansjonsmulighetene er gode.
- Lokalt gods til sentrale deler av Bergen kan i all fremtid leveres sjøveien til Dokken eller andre sentrale kaier. Cruisetrafikken må uansett ha havnefasiliteter i sentrumsnære kaier.
- Vi behøver ikke en «Aker brygge» på Dokken i Bergen.

mvh

Eilif Rådmannsøy
Espelandsvegen 214
5258 BLOMSTERDALEN

Tlf.: 906 16 694

E-post eilifr@online.no

Hordaland fylkeskommune, samferd.avd,pb7900,5020 Bergen

Råstølen Velforening ønsker med dette å protestere mot planen om en fremtidig godshavn i Ytrebygdal

Hverken nasjonalt eller internasjonalt legges nå lenger slike havner til steder hvor så mange mennesker bor.

Det er flere momenter som taler mot plasseringen i Ytrebygdal :

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 en 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 forutten 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. All 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 Ytrebygdal. Derfor kan det umulig være økonomisk gjennomførbart å bygge en gigantisk godshavn i Raunefjorden.

Politikere i Bergen mener tilsynelatende at potensielle boligtomter på Dokken har mer verdi enn miljøproblematikken som er i Ytrebygdal og som dessverre kommer til å forsterkes ! Vi har byggingen/utvidelsen av forbrenningsanlegget i Rådalen, samt den store utbyggingen av bydelssenteret på Lagunen. Dette kommer til å gi en markant økning i trafikken, og Laguneområdet er allerede sterkt belastet med forurensing fra biler.

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 Ytrebygdal 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.

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.

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 – Rådøl, biogass anlegg, fortetting langs bybanen og utbygging av Flesland flyplass.

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

Allt dette vil med stor sannsynlighet føre til en sterk økning i trafikken, nå også en vesentlig økning i tungtrafikken. Forurensningen er ikke bare et sentrums problem, Lagunområdet er et trafikk knutepunkt som også har meget høy luftforurensning.

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.

Råstølen Velforening ønsker, basert på momentene over, derfor ikke at en fremtidig godshavn skal plasseres i Ytrebygda.

Bergen, 23.12.2013



Før Råstølen Velforening

Odd Arne Larsen (Leder)

Fra: sesannem@online.no
Sendt: 15. desember 2013 18:35
Til: Marte Hagen Eriksrud
Emne: Høringsuttalelse vedrørende godshavn i Bergensområdet

Oppfølgingsflagg: Følg opp
Status for flagg: Flagget

Høringsuttalelse vedrørende revidert planprogram for Regional plan for framtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet

Som eier av eiendom Fleslandsvika nr. 36 (gnr. 109 / bnr. 70) bes om at det ved arbeidet med revidert planprogram for Fleslandsalternativet tar hensyn til følgende:

1. Begrunnelsen for i det hele tatt å vurdere Flesland for lokalisering av godshavn bygger på at dette alternativet kan gi mulighet knytning mellom havn og jernbane. Utredning av Fleslandsalternativet må da baseres på en fellesløsning for havn og jernbane, d.v.s. med resulterende krav til areal og infrastruktur og tilhørende konsekvenser og kostnader. Dersom utredningen av Fleslands alternativet ikke omfatter / presenterer alle krav/konsekvenser/kostnader knyttet til jernbane, vil da dette alternativet ha mistet sin mening / relevans.
2. Mulighetsstudien for Fleslandsområdet omtaler konsekvensene for flytrafikken, men kun i relasjon til den trafikken som skjer i luften. Konsekvensene for passasjertrafikken til og fra flyplassen synes ikke vurdert. Det er åpenbart at mulighetsstudiens løsning med å slippe trafikken fra en fremtidig havn inn på Flyplassveien vil ha konsekvenser for flyplass passasjerene og andre brukere (Sandli/Kokstad områdene) av denne veien. Dette bes vurdert i planprogrammet.
3. I Mulighetsstudiens vurdering av Fleslandsalternativ E uttales at området langs Sletten har høy aktivitet med fritidsbåter men at dette må regnes som en transportetappe. Det skal her understrekes at aktiviteten er betydelig i begge retninger (nord-/sørover) i hele sommerhalvåret og at aktiviteten utvilsomt ikke er begrenset til beboere i nærområdet. Utredningen må derfor vurdere hvordan denne båttrafikken skal omdirigeres i forhold til en havn og hovedledet. Det må herunder tas hensyn til at den befolkningsveksten som foranledninger økt varestrøm også vil føre til økt behov for fritidsaktiviteter og rekreasjonsområder.
4. I Mulighetsstudiens vurdering av Fleslandsalternativ E er ikke medtatt at det i dette området er flere krigsminnesmerker i form av stillinger/grav for mitraljøse/kanon. Dette bør også vurderes.

Med vennlig hilsen

Sunniva Flesland Sannem

Vedr.: Regional plan for framtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet
Revidert planprogram — Høringsforslag med Høringsfrist til 23.12.2013.

Vi har følgende kommentar og krav til planen:

At planforslaget om GODSHAVN på Flesland, Sletten, Espeland, Mynteviken og Hjellevad «FLESLANDSALTERNATIVET» stoppes nå - uten videre utredninger – og for all fremtid!

Dette vil være kostnadsbesparende for samfunnet og alle som betaler skatt – det har kostet alt for mye allerede - for noe som ikke kan la seg realisere! Samtidig har dette vært en stor belastning på alle som bor i området – gammel som ung. – Nå vil alle få dette urealiserbare prosjektet skrinlagt en gang for alltid.

Begrunnelsen for dette er blant annet det som følger her:

BEHOV og ØKONOMI

Viser til ovennevnte planprogram som er svært ufullstendig og har utelatt all dokumentasjon – med andre ord - der finnes ikke noen dokumentasjon, eller bekreftelse som sier at det er behov for en ny «*Superhavn i verdensklasse*». En uttalelse som noen politikere og næringslivsfolk har brukt om ny GODSHAVN i Flesland, Sletten Espeland, Mynteviken og Hjellevad området. Planen sier heller ingenting om hva en ny GODSHAVN i nevnte område skal / vil komme til å koste?

Riktig nok under Økonomi og finansiering sier planprogrammet som følger:
«Realisering av ny godshavn vil vera svært kostnadskrevjande, 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».

Her hopper en glatt over behov og kostnadene for å kunne bygge en «*superhavn i verdensklasse*», men skriver at «*det fins pr i dag ingen konkrete framlegg til finansiering*». Det forundrer oss ikke!

Er hele planen - alle utredninger, studier, med mer utført uten å ha analysert - behov kostnader, marked, konkurrenter osv.»?

Etter å ha gått igjennom det meste av tilgjengelige planer, studier med mer – er nok svaret **JA** For noen av oss som har arbeidet i det private næringsliv er dette en måte å gå frem på - helt uhørt.

Fylkesdirektør, Samferdsel Håkon Rasmussen svarte på dette i Ytrebygda Kultur hus, den 19.11.2013 med at - Fylke og Kommuner arbeider på en annen måte.

Ja vel – dette viser vel at det sitter en mengde politikere i systemet som er inkompetente, har ikke satt seg inn i saken, eller kun følger partipisken. De kan egentlig foreta seg hva de vil – uten å måtte stå til ansvar, eller ta risiko. Da skjønner vi Håkon Rasmussens svar.

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»

Ovennevnte er jo svært avklarende igjen – hvorfor skal det brukes masse penger som vi ikke har - på en NY GODSHAVN, som det ikke er behov for og umulig å realisere. BOH er jo brukeren – eller?

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

Kanskje er det som antydnet - noen superoptimistiske, inkompetente politikere, eiendomsutviklere og drømmere som ønsker å bruke Dokken til bolig?

I tillegg til GODSHAVNEN skal der også etableres JERNBANE med dertil GODSTERMINAL i området.

Dette er heller ikke behøvs dokumentert i noen konsekvensutredninger, muligheitsstudier og utallige andre planer og utredninger. Samtidig er det som BOH skriver over jernbane til Dokken i dag, - men den er pr. dato ikke i bruk? Det er også Jernbanespor til Bontelabo / Skoltegrunnskaaien, som heller ikke er i bruk.

SAMFUNNSØKONOMI

Der heter det i planen:

«Det er gjennomført ei overordna samfunnsøkonomisk analyse i Konsekvensutgreiing 2011 og i Mogligheitsstudie 2013»

Dette er heller ikke tilfredsstillende og svarer ikke på de spørsmål som er naturlig å stille ved igangsetting av et så stort prosjekt. Ref. til BEHOV og ØKONOMI over. Likeledes stiller vi spørsmål vedrørende habilitet?

Vi ber igjen om at planen « FLESLANDSALTERNATIVET. Legges død for all fremtid og stoppe videre utredning.

Skal imidlertid GODSHAVNEN i Flesland, Sletten, Espeland, Mynteviken og Hjellestad området utredes videre må HFK først dokumentere som følger:

1. Dokumentere behovet for en ny Godshavn i Bergen, marked og konkurranse tatt i betraktning?
2. Dokumentere kostnader for ervervelse av eiendom og bygging av havnen?
3. Dokumentere kostnader for bygging av godsterminal for jernbane?
4. Dokumentere kostnader for infrastruktur, veier for transport, jernbanetrase og ervervelse av eiendom og bygging av nye bygninger med mer?
5. Dokumentere finansiering av prosjektene?
6. Dokumentere tiltak for hvordan dere har tenkt å erstatte tapt skjærgård?

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


- **Antall graver som er registrert i berørt område?**
- Det er 29 registrerte fornminne i tett beliggenhet i planområdet.
- 19 registrert gravminne lokaliteter og en eldre gravfeltsregistrering med 2 gravrøyser, med andre ord 21 gravrøyser i området Sletten – Hjellestad.
- **Hvor gravene med mer er å finne i området som vil bli ødelagt ved bygging av en GODSHAVN**
- Ved sendt Kartutsnittet viser at både fastland og øyer er brukt til gravsted, her syntes å være en bevist sammenheng.
- **Betydningen av at disse fortsatt vil være uberørt i all fremtid?**
- Gravminner er ihht. Norsk lov automatisk fredet – de har da en definert nasjonal verdi.
- **Området skal være vernet mot GODSHAVN.**
Dette er tema som vil bli omhandlet i planprosessen og vil være del av fylkeskonservatoren/fylkeskultursjefen sitt ansvarsområde å uttale seg om.

Området *Flesland, Sletten, Espeland, Mynteviken og Hjellestad med alle holmene* i Raunefjorden skal ikke raseres. Dette er den fineste skjærgården i Bergen Kommune og benyttes av alle i Bergen og omliggende kommuner året rundt til opplevelser, sport, fiske, bading osv. Skulle det bli et positivt vedtak vil det i så tilfelle være en stor katastrofe som aldri kan stilles tilbake.

Vi vil ved et vedtak om bygging av GODSHAVN og JERNBANE TERMINAL i nevnte område be Raunefjordens Venner vurdere å ta ut søksmål for MILØKRIMINALITET mot Bergen Kommune, HFK og de politikerne som stemmer for vedtaket Dette er ingen trussel, - men en realitet. Ansvaret for rasering av skjærgården og en hel bydel skal og må plasseres!

Blomsterdalen den, 23.12.2013

Før 5 – fem familier på Sletteneset, Espeland og Mynteviken (ca.75 familie medlemmer)


Egil Torgils Skaar

Espelandsvegen 211, tlf. 93404558, E-mail: etskaar@online.no



Statens vegvesen

Hordaland fylkeskommune
Pb. 7900
5020 BERGEN

Hordaland Fylkeskommune

- 7 JAN 2014

Behandlande eining:
Region vest

Sakshandsamar/innvalsnr:
Olav Lofthus - 55516212

Vår referanse:
2011/189831-004

Dykkar referanse:
200709175-181

Vår dato:
20.12.2013

Regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet - høyring av forslag til revidert planprogram

Statens vegvesen gir med dette uttale til revidert planprogram for framtidig godshamn i Bergensområdet. Vi har følgjande merknader:

Føringar og rammer for planarbeidet

Som påpeika i planprogrammet må planarbeidet på eit mest mogleg objektivt grunnlag avklare kva behov, funksjonar og dimensjoneringskriteriar som bør leggast til grunn for framtidig godshamn.

Behov og krav til framtidig godshamn

Planarbeidet må avklare grunnlag og behov for å samlokalisere hamnefunksjonar med andre aktivitetar knytt til godstransport/logistikk. Etter vårt syn er det viktig at ein grundig utgreiar vidare behov og konsekvensar av samlokalisering mellom godsterminal og hamn. Statens vegvesen vil vidare framheve at godshamn (og godsterminal) er avhengig av tilknytning til eit kapasitetssterkt vegnett for effektiv framføring/distribusjon. Vurdering av den landbaserte transporten må vere ein sentral del av planarbeidet.

Lokaliseringsalternativ

Det er viktig at alle lokaliseringsalternativ vert handsama likt, med balansert og likeverdig fokus og innsats for å utvikle/optimalisere løysingane som vert utgreia. For kombinasjonsalternativet vil det særleg vere avgjerande å avklare rolle- og volumfordeling mellom Dokken, Ågotnes og Mongstad. Fullverdig konsekvensutgreiing må gjennomførast for alle alternativ.

Organisering

Statens vegvesen stiller seg bak det skisserte opplegget til organisering, der vi vil delta i fagleg arbeidsgruppe.

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6863 Leikanger

Telefon: 02030
Telefaks: 57 65 59 86
firmapost-vest@vegvesen.no

Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Spelhaugen 12
5147 FYLLINGSDALEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VAOSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

Kunnskapsgrunnlag og konsekvensutgreiing:

Behovet for oppdatert kunnskapsgrunnlag er greitt omtala i utkastet til planprogram.

Framlegg til utgreiingstema/tilleggsutgreiingar meiner vi langt på veg er dekkjande, men har nokre merknader til lista med utgreiingstema:

- Så langt vi kan sjå manglar utgreiingstema «Naturressursar». Det er bra at jordvern vert synleggjort som eige tema, men KU må også omfatte andre naturressursar som td. sjø/oppdrett (grunnlag for næring), fiskeplassar, vassressursar, vasskvalitet, mineralførekomst, mv.
- For tema «Bustadområde og nærmiljø» er det viktig at KU i tilstrekkeleg grad også omfattar naudsynte tilførselsanlegg og vegtilkoplingar til hamnealternativa. Særleg for Fleslandsalternativet kan det vere utfordrande å handtere/avgrense dersom samlokalisering med godsterminal vert lagt som premiss for alternativet. Tilførselsspor for jernbane vil ha potensielt store verknader langt utanfor planområdet.
- I forhold til transport- og miljø/klimakonsekvensar er det vesentleg at også den tilhøyrande landbaserte transporten/distribusjonen vert inkludert. Så langt vi kan sjå er dette ivareteke i planprogrammet.
- For tema «Landskap» er det kome ei ny landskapsklassifisering for Hordaland som bør leggjast inn som overordna premiss for dette temaet.
- Tema «Naturmangfald» bør utvidast til «Naturmangfald/Naturmiljø»
- «Samisk natur og kulturgrunnlag» vil automatisk vere ein del av utgreiingstema «Kulturminne og naturmiljø», og kan eventuelt slåast saman med det.

Statens vegvesen ynskjer lukke til med vidare planarbeid, og ynskjer å bidra til ein god prosess.

Vegavdeling Hordaland
Med helsing



Olav Finne
avdelingsdirektør

Olav Lofthus

Hordaland fylkeskommune, samferd.avd,pb7900,5020 Bergen

Høyringsfråsegn: epost til samf@hfk.no via skjema på
www.hordaland.no/hamnehøyering 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!

Anette Stene

Til: Hordaland Fylkeskommune, Samferdselsavdelinga
ved Marte Hagen Eriksrud marte.eriksrud@hfk.no

Fra: Sydningane Velforening
ved formann Trine Marcussen trimar@hfk.no

, Hjellevad 16.12.2013

Klage på «Regional plan for framtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet»

Sydningane Velforening går sterkt i mot at Sletten/Espelanda/Hjellevad er utpekt som en kandidat til å bli framtidig godshavn og vi påklager dette forslaget.

Områdene rundt Egdholmane og Myntevik er et yndet friluftsliv- og rekreasjonsområde som er tilgjengelig for allmennheten. Området innbyr til skjærgårdsideyll, slik som fisking, telting, bading, båtliv og det fungerer også som idrettsarena for seilspport og jetski. Dessuten eksisterer der uerstattelige fortidsminner av stor kulturhistorisk verdi.

Legges godshavn til Egdholmane, innebærer dette uopprettelige og store naturinngrep: Området Egdholmane får utfylling mellom holmer og øyer, knauser jevnes med jorden og erstattes med 750 mål betong og asfalt.

I dokumentet «Regional plan for framtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet» tabell 3 s. 26 – 29, er der oppført tema som skal konsekvensutredes. Vi fremhever bostedsområde og nærmiljø, kulturminne og kulturmiljø, naturmangfold, landskap, friluftsliv, folkehelse og oppvekstvilkår for barn og unge. Det fremkommer at oppvekstvilkår for barn og unge skal planfestes og dokumentet påpeker spesifikt at oppvekstvilkår vil være i konflikt med etablering av godshavn.

Det å tillate godshavn ved Sletten/Espelanda/Hjellevad vil være å kaste vrak på oppvekstvilkår for alle her i Ytrebygda samt være i strid med utdanningsdirektoratets formål for læreplan i naturfag, fastsatt som forskrift av kunnskapsdepartementet pr 20.06.2013: «Kunnskap om, forståelse av og opplevelser i naturen kan fremme viljen til å verne om naturressursene, bevare biologisk mangfold og bidra til bærekraftig utvikling. Samtidig skal naturfag bidra til at barn og unge utvikler kunnskaper og holdninger som gir dem et gjennomtenkt syn på samspeilet mellom natur, individ, teknologi, samfunn og forskning. Dette er viktig for den enkeltes mulighet til å forstå ulike typer naturvitenskapelig og teknologisk informasjon. Dette skal gi den enkelte et grunnlag for å delta i prosesser i samfunnet.»

Det å frarøve framtidens generasjoner disse unike naturopplevelsene ved å etablere godshavn ved Sletten/Espelanda/Hjellevad, strider mot enhver sunn fornuft, mot kulturlover, regler og læreplanmål. Vi viser også til likebehandlingsprinsippet ang. strandsoneloven og flystøysonen.

Sydningane Velforening påklager herved forslaget om at Sletten/Espelanda/Hjellevad er utpekt som kandidat til å bli framtidig godshavn.

Vennlig hilsen Trine Marcussen
Formann i Sydningane Velforening

Vennligst bekreft mottatt e-post

Høring ifm "Regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet "

Høringsinstans: Beboer i området
Elin og Jørn Henning Theis
(også på vegne av flere beboere i området Ytrebygda/ Espeland/
Hjellestad)
Myntevikvegen 131
5258 Blomsterdalen
Telefon: 93 45 55 60
E- post: jht@haraldsplass.no

Vi viser til "Regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet" med høringsfrist 23. Desember 2013.

Uttalelsen vil primært knytte seg til alternativet "Fleslandsalternativet".

1. Rekreasjonsområde

Området i Fleslandsalternativet ligger i et av de beste rekreasjonsområdene i Bergen kommune. Bergen kommune har ikke mye skjærgård, og gjennom dette alternativet vil et område med øyer og skjærgård som kan benyttes til bading, kajakkpadling og generell rekreasjon bli ødelagt for all fremtid. Vi kan ikke være bekjent av overfor kommende generasjoner at dette vakre området legges i betong, og det er grunn til understreke at dette er en 100% irreversibel handling.

2. Barne- og ungdomsarbeid

Dette er det beste området i Bergen kommune hvor barn og unge kan læres opp til å bruke sjø som rekreasjon, ikke minst gjennom omfattende barne- og ungdomsarbeid drevet av seilforeningene i området. Mynteviken ligger skjermet til for jolleseiling, og Raunefjorden for litt større båter. Dette vil ikke kunne benyttes på samme måte dersom det vil være omfattende nyttetraffikk i området. Vi kan bekrefte at dette er blitt en helårsaktivitet, og det daglig benyttes av jetski og seilere.

3. Unik aquakultur

UiB viser i sin høringsuttalelse til at sjøforholdene i området er unike, og at dette er et av få steder det er mulig å drive forskning i et skjermet området. Oppbygging av en ny marinbiologisk stasjon handler om mer enn bygninger, all den tid all forskning skjer i sjø.

4. Kulturminner (s. 44 i mulighetsstudiet)

I mulighetsstudiet er det merket av en rekke steder som regnes som kulturminner, både tidlig bosettinger og vikinggraver. Dette skal være automatisk fredete kulturminner, og det virker underlig at dette ikke skal tas hensyn til når det gjelder en større havn for Bergen kommune. Andre utbyggere i Bergen kommune har ikke anledning til en gang å vurdere tiltak dersom det viser seg at det er bevaringsverdige kulturminner i områder som vurderes utbygget.

5. Sammenheng mellom tog, fly og sjøtransport.

Det henvises til at knutepunkt mellom tog, fly og sjø er av avgjørende betydning for å sikre fremtidige transportbehov.

Sammenhengen mellom sjø og tog virker åpenbar, men dette sett i relasjon til flytransport virker søkt. Containerstørrelser og standardiseringer innenfor flyfrakt er ikke kompatibelt med standarder innenfor tog og sjøtransport. Det vil derfor kreve omlastninger som vil fordyre transport betydelig, og vi vil anta at det for transportører ikke vil være ønskelig.

Det er også grunn til å merke seg at det går togspor til Dokken i dag, men at disse er sjelden i bruk. I tillegg er flere av aktørene som i dag opererer på Dokken ikke er knyttet til sjøtransport, men til annen type transport.

6. Alternativ til Fleslandsalternativet

Det pekes på flere alternativ til Fleslandsalternativet, et såkalt 0- alternativ og et kombinasjonsalternativ mellom Mongstad og Ågotnes.

Det er fremkommet opplysninger om at Ågotnes kan utvides, og ønsker å utvide, for å kunne sikre en storhavn til regionen. Dette kan skje uten store inngripen i rekreasjonsområder, og det vil være infrastruktur i tilknytning til eksisterende havn som kan benyttes.

Dette virker for oss vanlige innbyggere både som mer fornuftig og langt rimeligere enn å bygge ut et helt nytt område, selv om det vil kreve utvidelse av veinett, og kanskje mulig jernbane ut til Ågotnes.

Vi håper Bergen kommune går inn i et interkommunalt samarbeid når det gjelder havn, slik at dette ikke blir en sak for den enkelte kommune, men er tjenlig for en større region uten tanke på hvilken kommune havnen blir plassert i.

7. Fremtidsrettet nok (s. 34 i mulighetsstudiet)?

Vi stiller spørsmålsteget ved om en storhavn ved Flesland/ Espeland er fremtidsrettet nok. Det er ca. 50 år siden Bergens Seilforening måtte flytte ut av byen på grunn av godshavn, og dersom det kommer en ny havn ved Flesland/ Espeland, må de flytte igjen. Den gang var Flesland/ Espeland langt ute på landet, og BS trodde man var sikker. Om 50- 100 år må vi regne med at byutviklingen er kommet så langt at havnen igjen vil være presset av urbaniseringsmønsteret. Og 100 år er i en slik sammenheng en relevant tidsperiode å fokusere på. I et slikt perspektiv er ikke et så bynært alternativ som Flesland/ Espeland fremtidsrettet nok.

8. Åpenhet om prosess

Vi håper at den fremtidige prosessen knyttet til storhavn vil være mer preget av åpenhet en prosessen så langt har vært, selv om det er positivt at det nå er mulig å komme med høringsinnspill også fra beboere.

Med vennlig hilsen

Jørn- Henning Theis, Elin Theis, Kaja Theis, Oda Theis, Tale Theis, Ellen Theis Moe, Olav Birkeland, Inger Birkeland



Hordaland Fylkeskommune, Samferdselsavdelinga
Postboks 7900
5020 BERGEN

Deres ref

Vår ref

Dato

2013/13544-MAUHA

12.12.2013

**Regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet -
Høyringsvar frå Universitetet i Bergen**

Vi viser til brev frå Hordaland Fylkeskommune, datert 05.11.13, der forslag til revidert planprogram for regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet vart sendt til høyring.

Universitetet i Bergens høyringsfråsegn er utarbeida av Institutt for biologi (sjå vedlegg).

Vi ser fram til å delta i planleggingsprosessen framover.

Venleg helsing

Dag Rune Olsen
rektor

Kari Tove Elvbakken
universitetsdirektør

Vedlegg

Regional plan for framtidig lokalisering av godshamn i Bergensområdet - fråsegn frå Institutt for biologi



Eiendomsavdelingen

Referanse

2013/13544-ELL

Dato

06.12.2013

Regional plan for framtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet - uttalelse fra Institutt for biologi

Universitetet i Bergen har siden 1949 drevet sin marinbiologiske forskningsstasjon (MBS) i Steinsgardsvika på Espeland. En framtidig lokalisering av godshavn i Fleslandsområdet vil få direkte negative konsekvenser for denne, og ingen av de tilrådde alternativene (E, F og G) vil være forenlig med framtidig drift av Universitetet i Bergens marine stasjon.

MBS er en sentral infrastruktur for forskning og undervisning ved UiB og internasjonalt. Aktivitetene i tilknytning til forskningsstasjonen omfatter ikke bare de landbaserte anleggene. Minst like viktig er strandsonen og sjøområdene utenfor, og gjennom hele stasjonens levetid har stasjonen tiltrukket seg internasjonale forskere i tillegg til UiBs egen aktivitet.

Det er spesielt to forhold som gjør stasjonen attraktiv for lokale og internasjonale brukere og som gjør UiB til en attraktiv partner i internasjonalt forskningssamarbeid. Stasjonen har en unik, sentrumsnær lokalisering som gir god adkomst til en rekke ulike marine biotoper og organismer, og lang sammenhengende bruk har gitt svært god kunnskap om arter i det nærliggende fjordområdet.

UiB vil videre peke på at konsekvensene for rødlistede arter og truede biotoper i området ikke er utredet.

Stasjonens betydning lokalt og internasjonalt

Marinbiologisk stasjon og omkringliggende biotoper er viktig for forskingen både ved UiB og internasjonalt. Stasjonen har en unik plassering ved at man har god adkomst til et bredt spekter av ulike marine biotoper og organismer samtidig som det er kort avstand inn til UiBs øvrige marine virksomhet på Marineholmen og Nygårdshøyden i Bergen sentrum. Årlig utføres det omkring 5000 forsknings- og undervisningsdagsverk ved MBS. Stasjonen er havn for RV «Hans Brattström» og har vært og er en sentral infrastruktur for en rekke store europeiske forskningsprogram og internasjonale forskningsnettverk. Anlegget for eksperimentell marin planktonøkologi ved MBS er det lengste kontinuerlig operative anlegget i verden (siden 1978), noe som blant annet har lagt grunnlaget for at forskere ved UiB har fått store forskningsprosjekter i EU, senest det prestisjefylte Advanced Grant fra det europeiske forskningsrådet (ERC). Store internasjonale forskningsgrupper gjennomfører årlig eksperimenter ved MBS bl.a. for å undersøke effekter av økt CO₂-nivå og havforsuring,

Dette er et UiB-internt notat som godkjennes elektronisk i ePhorte

Institutt for biologi
Telefon 55584400
Telefaks 55584450

Postadresse
Postboks 7803
5020 Bergen

Besøksadresse
Thormøhlens gate 53A
Bergen

Saksbehandler
Elisabeth Müller Lysebo
55584451

prosjekter som er adressert i internasjonale programmer og organisasjoner som f.eks. SOLAS¹, IMBER² og IOCCP³.

Stasjonen er nylig blitt valgt ut av Norges forskningsråd som en av 70 norske infrastrukturer som skal registreres i en europeisk database⁴ støttet av EU-kommisjonen over forskningsinfrastruktur som har overnasjonal relevans, har høy vitenskapelig kvalitet og er tilgjengelig for internasjonale forskere. Stasjonen er også en viktig del av den norske noden av ESFRI-nettverket EMBRC (European Marine Biology Resource Centres).

Foruten den unike geografiske lokaliseringen er også kunnskap om lokal marin flora og fauna og lange tidsserier fra forskning i området av stor betydning for stasjonens attraktivitet både nasjonalt og internasjonalt. Sjø- og strandområdene rundt MBS er gjennom mange års forskning svært godt undersøkt, og lokal marin fauna og flora danner grunnlaget for undervisningen og for mye av forskningen som foregår på stasjonen. Siden strandområdene og øvrige nærliggende biotoper har vært godt undersøkt i flere ti-år, er det opparbeidet svært mye kunnskap om hvilke arter som finnes i nærområdet. Stasjonen representerer med andre ord en langt større verdi for forskning og utdanning nasjonalt og internasjonalt enn bare de tekniske installasjonene ved selve stasjonen.

Godshavn lokalisert ved alternativ E, F eller G er ikke forenlig med fremtidig drift av en marin stasjon

De ulike geografiske løsninger (A-H) for godshavn nær Flesland som er beskrevet i mulighetsstudien er detaljerte og gir godt grunnlag for å vurdere fremtidige konsekvenser. Lokalitetene som foreslås videre utredet nord (alt E og F) og sør (alt G) for MBS vil med økt trafikk og mulig lokal forurensing alle ha svært negative konsekvenser for UiB sin drift og bruk av stasjonen. Vi er avhengige av de omkringliggende biotopene, samt rent vann til eksperimenter både i etablert mesokosmosflåte (planktonanlegg) og landanlegg, og bruk av småbåter. Vi anser ingen av de tilrådte alternative (E, F og G) til å være forenlig med fremtidig drift av en marinbiologisk stasjon.

Reetablering på annen lokalitet kostnadskreven

En marin feltstasjon er nødvendig for UiB, for å opprettholde et godt marint studietilbud og forskningsmuligheter, men også for at vi skal opprettholde vår posisjon som ledende på marin forskning nasjonalt og internasjonalt. Etablering av en ny stasjon til erstatning for MBS vil medføre betydelige investeringskostnader. Investeringen vil blant annet inkludere kaianlegg til småbåter og RV Hans Brattstøm, naust, internat, kontorer, laboratorier, eksperimentelle anlegg i sjø og på land foruten undervisningsrom. I tillegg må det investeres mye i undersøkelser av den nye stasjonens omkringliggende biotoper før den fullt ut kan erstatte bruken av MBS til forskning og undervisning.

Konsekvenser for rødlistede arter og truede biotoper er ikke utredet

En ny godshavn i dette området vil gå ut over artsmangfoldet og kan true flere arter og biotoper, blant dem rødlistede arter. Det er derfor svært viktig at utbyggingsplanene vurderes opp mot verneverdien og at det foretas en kartlegging av rødlistede arter. På Eggholmane og i Lønningshavn er det for eksempel kjent at det finnes små men levedyktige bestander av en spesiell tang-art, *Fucus cottonii* (dvergtang) som er rødlistet i Norge i kategorien *Nær truet*.

¹ International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS),

[http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\)-1974.aspx](http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas)-1974.aspx)

² Integrated Marine Biogeochemistry and Ecosystem Research, <http://www.imber.info/>

³ International Ocean Carbon Coordination Project <http://www.ioccp.org/>

⁴ <http://www.esf.org/serving-science/ec-contracts-coordination/meril-mapping-of-the-european-research-infrastructure-landscape.html>

En nærmere beskriving er gitt i Artsdatabankens *Rødliste*⁵. Trusselfaktorer for denne arten er «Mudring, dumping og utfyllinger i strandsonen (inkl. moloer og havnearlegg)», og et havnearlegg i strandsonen ved Eggholmane eller i Lønningshavn vil dermed ødelegge forekomstene i nærheten av feltstasjonen.

Vennlig hilsen

Anders Goksøy
Instituttleder

Elisabeth Müller Lysebo
administrasjonssjef

Kopi
Det matematisk-naturvitenskapelige fakultet

⁵ <http://www.artsportalen.artsdatabanken.no/#/Rodliste2010/Vurdering/Fucus+cottonii/19103>

Fleslandsvika 16.12.2013

Ingvar Vik
Fleslandsvika 22
5258 Blomsterdalen

Epost: ingvarvi@online.no

Til Hordaland fylkeskommune

HORDALAND FYLKESKOMMUNE	
Saknr. 200709175	Det.nr. 214
18 DES. 2013	
Arkivnr. 824	Sakst.
Eksp.	
U.off.	

Kommentarer til høringsutkast for «Revidert planprogram for Regional plan for framtidig lokalisering av godshavn i Bergensområdet»

1. Innledning

Det er vanskelig å beskrive hvordan det oppleves når overmakter truer med å ta fra en det kjæreste man har av jordisk gods. Tragedie og katastrofe blir svake ord i denne forbindelse.

Min kone og jeg har funnet og bygget opp det stedet vi vil bo på resten av livet, en perle 5 minutter fra Norges nest største flyplass og 25 minutter fra Norges nest største by. Vi har begge bodd mange steder i Bergen, men vi har aldri opplevd et bedre bomiljø enn dette. Og her er plass til flere, mange flere om politikerne vil. Men nå truer de med å rasere hele området, Flesland alternativ E heter området i dag. I nabolaget er det masse strandlinje som er fri for alle, gode badeplasser, også helt usjenerte badeplasser for dem som foretrekker det. Det fiskes mye fra land her, spesielt for utenbygds bergensere, og mange har gode opplevelser og lander mye fisk her. Bygdefolket har stort sett tilgang på båt og dermed også på Raunefjordens beste fiskeplasser som finnes like utenfor oss. Og hvis en ser på oppvekstmiljøet for barn, hvor finner en noe som er bedre? Dette gjenspeiles også i de barna som vokser opp her, de utvikler sunne interesser og holdninger. Barne og ungdomskriminalitet er for oss helt ukjent i området.

Men vi innser at dersom samfunnet virkelig trenger området til en ny storhavn, er vi nødt til å vike til samfunnets beste. Men vi går ut fra at vi har rett til at dette begrunnes på en forståelig og troverdig måte gjennom en åpen og god prosess der det er de reelle argumentene som legges til grunn og bare disse. Prosessen frem mot valg av havneområde må være slik at alle konsekvenser og kostnader av betydning blir belyst. Planen som er lagt ut til høring, inneholder minst et vesentlig område som må endres dersom vi skal kunne fatte tillit til at valg av havnealternativ blir fattet på et riktig grunnlag. Dette området dreier seg om jernbane i forbindelse med Fleslandsalternativene. Jeg vil prøve å forklare og begrunne dette:

2. Jernbaneløsning for Fleslandsalternativene

Jeg har gått gjennom den politiske prosessen i forbindelse med valg av havneløsning for Bergen. Uten å gå i detalj på dette her, sitter jeg igjen med en sterk følelse av at både fylkespolitikere og kommunepolitikere helst vil ha et av Fleslandsalternativene. Mange av vedtakene underveis indikerer dette uten at det går frem hvorfor. Slik vi opplever dette, finner vi derfor grunn til å spørre om det er andre forhold som spiller inn her? Vi ber om at vi skal få slippe å sitte igjen med slike spørsmål når valget er gjort.

Med de lokalitetsvalg som er lagt frem for utredning, er det bare Fleslandsalternativene som gir mulighet for en jernbaneløsning. Det står under punkt 4.4 i planen at:

«Konsekvensane for Fleslandsområdet og området som vert omfatta av tilkoplingssporet vil vera store. Det vidare planarbeidet må avklare behovet for - og effektane av - ei samlokalisering eller kopling med godsterminal for jernbane. Vurderingane knytt til etablering av tilkomstspor frå dagens jernbanenett vil vere grove vurderingar av mogleg trase og kostnadsoverslag».

Den siste setningen slår de to første setningene ihjel. Det er ganske åpenbart at den første setningen er riktig, det er også åpenbart at kostnadene forbundet med etablering av et jernbanespor til en havn på Flesland vil bli svært store. Det blir da helt urimelig å kun gjøre grove vurderinger av mulig trase og kostnader. Dette henger rett og slett ikke på greip.

For oss som har deltatt i lignende utredningsarbeid, og kjenner noen av knepene som benyttes for å få det slik en vil, ser det ut til at dette er gjort for å få argumenter for å legge havna til Flesland uten å måtte fortelle hva det egentlig koster og hvilke konsekvenser det egentlig har. Det er lett å legge frem altfor lave kostnader for et prosjekt gjennom såkalte grove vurderinger, erfaring fra svært mange prosjekter viser at det faktisk er svært vanskelig å unngå det. Man sier at «Fanden ligger i detaljene», tusenvis av utbyggingsprosjekter har vist at det gjør kostnadene også!

Med den planen som er lagt frem, er vi redde for at et Fleslandsalternativ blir valgt basert på et tungtveiende argument om at de andre alternativene ikke kan gi en jernbaneløsning og dermed ikke er fremtidsrettet og heller ikke i samsvar med NTP.

Under punkt 3.1 i høringsutkastet står det:

«Gjennom NTP og andre regionale og lokale planar og vedtak er det fokus på koplinga mellom dei ulike transportformene; sjø, bane, veg og fly. I NTP vert det peikt på at terminalar for bane- og sjøtransport skal samlokaliseras der det er mogleg, og så langt det er hensiktsmessig. Planarbeidet må avklare behov for og konsekvensane av samlokalisering eller kopling mellom sjø og bane».

Her står det faktisk at **planarbeidet må avklare behov for og konsekvensene av samlokalisering**. Da må vi også kunne forvente at dette blir gjort. Konsekvensene og kostnadene i forbindelse med tilkomstspor til eksisterende jernbanenett må derfor estimeres på et tilsvarende detaljeringsnivå som selve havna. Kostnadene må inkluderes i kostnadene for havneutbyggingen dersom argumentet med mulig jernbane til Fleslandsalternativene skal kunne brukes i forbindelse med valg av havneløsning. Noe annet vil være å føre skattebetalerne bak lyset. Om det er hensiktsmessig å integrere en

jernbaneløsning i en havneutbygging på Flesland, beror ikke bare på behovet for jernbane, men også på kostnadene for å få dette til. Det er også viktig å klarlegge hvem som skal dekke disse kostnadene, brukerne av havna eller skattebetalerne?

Spesielt etter at man bygger bybane til Flesland, er det ganske åpenbart at det ikke vil komme jernbane til Flesland i annen sammenheng enn med en eventuell havn her, derfor er det også ganske åpenbart at det er havna som må bære disse kostnadene. Hvis en jernbaneløsning er viktig for havnas konkurranseevne eller hvis jernbaneløsningen på annen måte er viktig for samfunnet, må den planlegges, finansieres og bygges ut parallelt med havna slik at havna er fullt operativ etter intensjonene når den åpner.

Skrekkscenariet for meg og for mange andre som bor her er følgende:

Man velger en havneløsning i Fleslandsområdet fordi den gir en mulighet for fremtidig tilknytning til jernbane, til tross for at det blir den desidert dyreste løsningen. Havna blir bygget ut uten jernbane og vegnettet blir rustet opp til å tåle den ekstra belastningen. Havna fungerer like godt som andre havner. Ingen finner det senere hensiktsmessig å bygge jernbane til havna fordi fordelene med dette ikke på noen måte står i forhold til kostnader og andre konsekvenser. Da har dere lurt både skattebetalerne og oss som må forlate hjemmene våre.

Dette burde være et skrekkscenario for politikerne også! Mange av de politiske vedtakene og formuleringer/valg av innhold i planutkastet indikerer imidlertid det stikk motsatte, nemlig at det er dette scenariet som faktisk er den egentlige planen. Hvis man av en eller annen grunn vil ha en ny havn innenfor bygrensene, vil det være greit å vise til at dette er den eneste løsningen som kan gi jernbane til havna og peke på NTP og regionale vedtak om dette. På denne måten kan man forsvare en havn i Fleslandsområdet selv om den blir vesentlig dyrere enn de andre alternativene som skal utgreies. Men hvis en tar med et reelt kostnadsoverslag for jernbanetilknytning i dette, vil en trolig se veldig klart at dette aldri kan bli lønnsomt for samfunnet. Jeg minner om at i en grovanalyse for jernbanetilknytning ble det for noen år siden konkludert med blant annet:

- *Eit godsspor til Flesland med avgreining frå Bergensbana er mogleg å realisere*
- *Kostnadene vil anslagsvis ligge mellom 2,9 og 4,0 mrd.kr*
- *Det er avdekket ei rekke konfliktpunkt som må utgreiast nærare*

Det dreier seg altså om formidable beløp og den siste setningen betyr i prosjektspråk at kostnadene mest sannsynlig vil bli vesentlig høyere enn antydnet. Hvis jeg har rett i mine spekulasjoner, forstår jeg godt at det ikke vil være interessant for politikerne å gå i særlig detalj vedrørende jernbanetilknytningen.

Jeg vil også knytte noen kommentarer til behovet for jernbanetilknytning:

Jernbanen fra Bergen går kun til Oslo, altså til den desidert største containerhavna i Norge og til den desidert største godsterminalen i Norge. Oslo er knutepunktet for jernbanenettet i Norge. Det går ikke jernbane fra Bergen til de befolkningsrike byene og tettstedene på Vestlandet. Jeg lurar derfor

på hvor de skal leveres, de containerne som skal skipes til Bergen, og som ikke skal til Bergensregionen eller til andre befolkningsrike områder på Vestlandet? Skal de til Voss alle sammen? Det finnes jo ikke så mange befolkningsrike steder langs Bergensbanen vest for vannskillet.

Eller ser man for seg at man skal avlaste Oslo havn og yte containerservise alle stedene langs Bergensbanen fra Bergen Havn? Hva vil samfunnet vinne på dette? I og med at Oslo havn har og vil fortsette å ha mange ganger flere anløp av containerskip enn Bergen havn, vil det være lettere og sannsynligvis også billigere og raskere å finne båter som kan frakte containere over Oslo havn enn over Bergen havn.

Det synes å være noen «ugler i mosen» allerede i og med at Figur 1 i høringsutkastet viser at antall containere over Bergen havn er så godt som stabilt i 7-års perioden 2006 – 2012 mens man likevel synes å forvente nesten en fordobling de neste 18 årene. Likeledes står det at «*Kommunedelplanen for Bergen indre havn legg til grunn ei forventet vekst på 10 prosent per år*». Hvorfor presenteres slike tall i høringsutkastet uten noen referanser til hvordan de er fremkommet?

Skal en tilfredsstillende den nasjonale strategien om å overføre gods fra veg til sjø og bane, har Oslo særfordeler som knutepunkt for jernbanenettet mens Bergen har særfordeler når det gjelder lokal frakt av gods sjøveien. Det vil være en fordel for alle parter om man bygger på de særfordelene disse havnene har, la containere som har et bestemmelsessted nær en jernbane, gå via Oslo mens containere som har en destinasjon langs kysten der det ikke er jernbane, fortrinnsvis bør gå via Bergen.

Jeg kan på dette grunnlaget ikke forstå at samfunnet kan være tjent med å bygge jernbane mellom Flesland og Bergen, også tatt i betraktning kostnadene, arealbehovet og andre konsekvenser en slik bane vil påføre samfunnet.

Jeg forventer at planen omfatter utredninger som belyser disse spørsmålsstillingene skikkelig og på en troverdig måte slik at det enten blir valgt en havn i Fleslandsområdet som fra første stund inkluderer en jernbaneløsning, eller et av de andre havnealternativene.

Som oppsummering forventer jeg altså:

Planen som nå er ute på høring, må behandle behov for en integrert jernbaneløsning på et så detaljert nivå at man kan si ja eller nei til om dette er god samfunnsøkonomi. Blir svaret ja, må jernbaneløsningen planlegges og konsekvensutredes på samme detaljeringsnivå som havna og det må legges til grunn at jernbaneløsningen er en del av havneløsningen som må finansieres og bygges ut parallelt med havna.

Jeg opplever at dette er et berettiget krav fra oss som bor her, da en havneutbygging i Fleslandsområdet vil kunne få en så katastrofal påvirkning på våre videre liv. Det er kun på denne måten politikerne kan stå med rak rygg og vise at de mener det de sier. Dette er også et krav i henhold til NTP og andre regionale planer og vedtak slik jeg leser det som er sitert fra punkt 3.1 i planen.

3. Andre kommentarer

Bymiljø i Bergen sentrum og i Stor-Bergen

For en del år tilbake kåret National Geographics innseilingen til Bergen som verdens vakreste innseiling til en by. Store båter inne i Bergen sentrum har alltid vært en viktig del av byens sjarme og særpreg. Raunefjorden med tilhørende strandlinje og øyer, oppleves av oss som bor rundt den og også av mye besøkende båtfolk fra Bergen som en perle og er et viktig bynært rekreasjonsområde.

Det står i planen at man må frigjøre arealer i Bergen indre havn for å få arealer til byutvikling :

«Ein av drivkreftene bak arbeidet med å sjå på ein eventuell utflytting av funksjonar frå Bergen indre hamn er potensiale for alternativ bruk av frigjorte areal til byutvikling. I det vidare planarbeidet må det avklarast kva areal som kan frigjerast ved ei utflytting av aktivitet på Bergen indre hamn. Planen må vidare klargjere behovet for og konsekvensen av ei eventuell utflytting».

Det høres ut som det er teknokrater som har formulert dette behovet for å frigjøre areal til byutvikling, ikke fremtidsrettede bymiljøutviklere. Vil man sette byens sjarme og særpreg til side for en uspesifisert byutvikling? Vil man ødelegge Raunefjordens uberørte preg og lage store sår i verdens vakreste innseiling til fordel for det samme? Vil Bergen og Bergenserne føle seg tjent med dette? Vil ytterligere byutvikling i Bergen sentrum være bedre for bymiljøet enn å satse på forbedring av bymiljøet i og rundt de desentrale senterne i Bergen?

Planen må sikre at disse og lignende spørsmål blir grundig vurdert, ikke bare av eksperter, men også av Bergenserne selv.

Bomiljø på Flesland

Jeg har nevnt litt om det gode bomiljøet på Flesland i min innledning og jeg skal ikke gå i videre detalj da dette sikkert har kommet godt frem gjennom den brede oppslutningen i bygdene her mot det vi ser på som en rasering av dette bomiljøet. Men jeg vil likevel rette oppmerksomheten mot støyproblematikken i tilknytning til flytrafikken. Man tror gjerne at det må være uholdbart å bo så nær en flyplass på grunn av støy og at området derfor er best egnet til industri. Mange som ikke har tilbrakt tid her før, blir overrasket over hvor lite støy de opplever når de er på besøk i området. Det har vært gjort målinger og beregninger av støynivå, men jeg kjenner ikke til at det har vært gjort en kartlegging av opplevd støy. Vi for vår del opplever flyplassen som en mye behageligere nabo enn for eksempel trafikkerte veier som vi har bodd i nærheten av tidligere. Her er så uendelig stille mellom flyene og slik er det i mye mer enn 99 % av tiden, det er jo bare fly som tar av som gir noe særlig lyd fra seg og det varer bare noen få sekunder om gangen. I tillegg blir flyene bedre og bedre med hensyn til støy. Vi pleier si til våre venner at vi aldri har bodd på en roligere plass, og vi mener det.

For folk som er glade i friluftsliv ved og på sjøen kan vi vanskelig forestille oss et bedre sted å bo på. Hele det området som kalles alternativ E er godt egnet for videre utbygging som kombinert boligområde og rekreasjonsområde og kan gi plass til mange attraktive tomter med kvaliteter som man ikke finner mange andre steder i Bergen. De beslutningstakerne som vender tommelen ned for dette på grunn av støyproblematikken, kan få låne et rom hos meg gratis i 14 dager. Da først begynner de å bli kompetent til å ta en beslutning om dette.

Friluftstinteresser

Jeg har nøst i Saltvika og har erfart at Saltvika og Saltvikneset er en av de mest brukte badeplassene i området. Pollen innerst i Saltvika brukes mye av familier med småbarn mens området ved nøstene brukes av større unger og voksne. I fint vår- eller sommervær ligger det alltid mange og soler seg på bergene langs Saltvikneset og noen bader derfra også. Alt dette vil bli utradert om alternativ E blir valgt.

Saltvikneset er også en mye brukt fiskeplass. Den vil neppe være særlig attraktiv om alternativ E blir valgt, selv om noe av neset kanskje blir stående igjen.

En av de beste, kanskje den aller beste fiskeplassen i Raunefjorden er på ryggen som strekker seg fra Saltvikneset/Setevikneset over mot Synsteholmene. Her er det vesentlig grunnere enn i områdene sør og nord for ryggen og det er ofte et svært godt fiske her, sei, lyr, makrell og torsk er de vanligste artene. Fisket er best i området ca. 300 til 500 meter vest av Setevikneset. Det vil ikke bli det samme å ligge og fiske her etter at en storhavn eventuelt blir nærmeste nabo. Havna blir så dominerende fra sjøsiden at denne fiskeplassen må betraktes som tapt om alternativ E blir valgt. Kanskje blir det også restriksjoner på å ferdes med båt utenfor havneområdet.

Jeg vil også nevne den store helleren sør i Saltvika. Her heller berget utover slik at det er tørt og lunt innunder den i all slags vær. Turgåere og fiskere bruker den som rasteplass og vi har feiret mang en St. Hansaften under denne i Bergensvær. Det er også en nydelig utsikt mot kveldssola fra benken under hammeren. Om vinteren pleier vi å stable opp rekved under den slik at det er ved her om en vil steike pølser eller koke kaffe.

Fortidsminner

Under den store helleren sør i Saltvika var det tidligere et ishus. Restene av jernboltene som taket var festet i, er fortsatt tydelige og de største steinene i muren mot sjøen ligger der fortsatt. Veggen ned til Saltvika sies å være laget i forbindelse med dette ishuset. Man tok is på vannet (som før var mye større) som ligger ved veien like etter renseanlegget, kjørte den med hest ned i Saltvika, dekket den med høy og solgte den til fiskere om våren og sommeren.

Verdien av å ha noe slikt i nabolaget kan ikke måles i penger, men du vil føle den om du sitter der nede og filosoferer en regnværsdag eller i kveldssola på en godværsdag og ser på boltene i «taket» over deg. En havn her vil selvfølgelig utradere alt dette.

Det er også en rekke skyttergraver og skytestillinger i Setevikneset. Jeg har tidligere snakket med naboer om å lage til en gangvei langs sjøen her, blant annet gjennom disse skyttergravene som er murt opp i naturstein. Men noen av eierne i området liker ikke dette og jeg ser at her trenger en eventuelt hjelp fra kommunen til å få regulert en gangvei her.

Østerspoll

Saltvika er en god kamskjells plass og en gang fant jeg en østers der mens jeg plukket kamskjell. Jeg sjekket derfor den lille pollen innerst i Saltvika fant flere østers der.

Jeg antar at det er ganske spesielt med en østerspoll innenfor bygrensene. Det er mange år siden jeg sist så etter østers der, så jeg kjenner ikke tilstanden nå. I alle fall er dette noe som bør sjekkes og registreres før pollen blir ødelagt.

Kommentarer til høringsprosessen

Det er en stor mengde dokumenter en må sette seg inn i for å forstå hva som egentlig ligger i planen og å få et overblikk over hva som burde ligge der, men som ikke er tatt med. Jeg har brukt den tiden jeg har hatt mulighet for å bruke, men jeg har ikke rukket å bli ferdig i løpet av den korte høringsfristen i en travel førjulstid.

Både den korte høringsfristen og det å legge høringen til denne førjulstiden tyder på to ting, man vil helst ha minst mulig kommentarer til planen og man bryr seg ikke om hvilke belastninger man påfører dem som kan miste hjemmene sine. Har dere tenkt gjennom hvordan dere påvirker julestemningen for oss som bor her? I stedet for å sove om nettene, har jeg tenkt på konsekvenser og spekulert på motivene for å bygge en havn med så dramatiske og ikke-reverserbare konsekvenser for flotte bomiljøer og vakker, bynær natur. Det er jo rene galskapen! Politikere, har dere helt mistet bakkekontakten?

Vennlig hilsen



Ingvar Vik

Fra: Samferdselavdelinga - Postmottak
Sendt: 20. desember 2013 12:57
Til: Marte Hagen Eriksrud; Torill Klinker; Thorbjørn Aarethun
Emne: VS: Hamnehøyring

Oppfølgingsflagg: Følg opp
Status for flagg: Flagget

Mvh

Runa Stokke Brakstad
Konsulent
Samferdselsavdelinga



Tlf: 55 23 93 55

Fra: Aksel Wigdehl [mailto:akselhw@hotmail.com]
Sendt: 20. desember 2013 12:42
Til: Samferdselavdelinga - Postmottak
Emne: Hamnehøyring

Hordaland fylkeskommune,samferd.avd,pb7900,5020 Bergen

Høyringsfråsegn: epost til samf@hfk.no via skjema på 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 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!

Aksel Wigdehl

HØRINGSUTTALELSE OM GODSHAVN I BERGENSOMRÅDET

Det er uten tvil mange fordeler med å få godshavnen ut av Bergen sentrum og samtidig en stor investering som krever langsiktig planlegging. Derfor er det merkelig at saken virker særdeles dårlig utredet. Det gjelder for det første det reelle behovet for samlokalisering av godshavn og jernbane og hvilken sannsynlighet det er for overføring av gods fra skip til jernbane eller omvendt, gitt at jernbanen kun går tur retur Oslo, for det andre at det eneste alternativet som tilbys for samlokalisering av godshavn og jernbane er ved Sletten -Hjellestad dersom det er reelt behov for slik samlokalisering, for det tredje muligheter og ulemper ved evt samordning med Rogaland for hele vestlandsregionen om godstrafikk og logistisk knutepunkt. Hvis en skal frigjøre areal i Bergen sentrum, må jo forutsetningen være at en finner andre areal der en ikke ødelegger enda viktigere kvaliteter. Vi vil i det følgende først og fremst skrive om det såkalte Fleslandsalternativet.

Nå når ansvarlige myndigheter ellers bekymrer seg over økende fedme og livsstilsykdommer blant folk, og tilrettelegger for innbyggernes mosjon og friluftsliv, er det høyst merkelig at Hordaland fylkekommune ønsker å beslaglegge et av Bergens viktigste natur- og friluftsområder ved sjøen til godshavn. Fylkeskommunens politikere skulle vel vite at Bergen kommune er en kommune med befolkningsvekst og at det ikke er for mange natur- og friluftsområder ved sjøen igjen. Dersom terrenget blir planert ut og fyllmasser kjørt ut i skjærgården, kan det aldri tilbakeføres til natur- og friluftsområde igjen. Det er ikke riktig som mulighetsstudiet påstår at "for småbåttrafikken er dette en transportsetappe" (s59). Det er riktig nok sett fra de store båtene i skipsleien sørover (på Sundsiden av fjorden), men på Ytrebygdas side av fjorden er det LNF-område som er flittig brukt hele året, ikke minst i sommerhalvåret. Området brukes bl.a. til turer, jogging og riding langs kysten, bading, padling, roing, fiske, øyhopping, seiling, vannscootere og andre fritidsbåter. Det er et rikt dyre, plante og fugleliv, og godt med fisk i sjøen, selv når en fisker fra land. Småfuglene jubler om våren, og om høsten kan man se flokker av gjess og andre trekkfugl som flyr i formasjon langs fjorden. Pinnsvin tusler i buskene, og ekorn piler i trærne. Er det stille på sjøen kan man se fisken vake. Sjøørreten kommer opp Lønningsbekken for å gyte og gir mulighet til fritidsfiske både i bekk og sjø.¹ Her er mange småbåthavner og ikke mindre enn tre seilforeninger som øver og seiler regattaer langs kystlinjen mellom Hjellestad og Flesland. Like ved Lønninghavn friluftsområde ligger også Sletten ridesenter der hundrevis av barn og unge kommer for å ri.² Ute i fjorden like vest for Flesland ligger friluftsområdene på Synsholmen, Alvøy og Tyssøy.³ Med utbygging av bybanen Lagunen- Flesland planlegges det fortetning i Blomsterdalen og Ådland som dermed gir økt behov for friluftsliv. Her finnes det fremdeles jordbruk, og langs denne kystlinjen har det levd mennesker i uminnelige tider. Enkelte områder er fredet fordi det er funnet fornminner her,⁴ men store områder er ennå ikke undersøkt, selv om funnene viser at det har vært aktivitet i området siden steinalderen.

Mange har opplevd å fly innover mot Bergen sørfra i klarvær, eller reist med båt sørover fra Bergen, og har beundret synet av vår vakre skjærgård, små og store båter og hvite seil i brisen, Raunefjorden som glitrer, badeviken i Lønninghavn. Noen øyer og skjær er nesten nakne, andre skogkledde, noen med sauer, andre med barnefamilier. Velstelte hus og hager,

¹ Bergen kommune; Bergens sportsfiskere, fylkeskommunens miljøvernnavdeling. Registrering av sjøørret i Bergen kommune (2002). U. Pulg, B. Barlaup, S. E. Gabrielsen og H. Skoglund (2011) *Miljø Sjøaurebekker i Bergen og omegn*. LFI UNI

² Bergen rideklubb har 500 medlemmer, hovedsakelig unge jenter (se Arealplan for utbygging av Sletten ridesenter, byggesaknr. 200909812 datert 21.12.12)

³ Friluftsområder og badeplasser i Bergen kommune <http://www.bof.no/Omrader/bergen.htm>

⁴ se Hordaland fylkekommune. Rapport nr. 19 2012, og *Askeladden*, databasen for kulturminner.

hytter og naust. Hvem skulle tro at noen kunne finne på å planlegge en multimodal monsterhavn for containere her?

Dette er ett av de flotteste kystområdene i Bergen. Alle de tre utpekte områdene i Ytrebygda innebærer ødeleggelse av natur og friluftsområde, «berøring» av et økologisk viktig område med «høg brukarverdi for fritidsbåtar», «friluftsliv, og kajakk/ seilbåt.» Videre vil det ødelegge biologisk mangfold, blant annet prioritert viltområde, (Yngleområde for vade-, måke- og alkefugler), hjortetrekk, og områder foreslått til hensynssone for kulturmiljø i kulturminnegrunnlaget (Byantikvaren 2011). I Grønt Atlas har området sør for flyplassen blitt tildelt kategorien «Opplevelsesrikt landskap - høy egenverdi - kl. A» (...). Å gjøre så store terrenginngrep som her er planlagt, vil rasere store deler av kystlinjen i Ytrebygda og utseilingen fra Bergen mot sør og bli godt synlig fra sjøsiden og fra Sund. Argumentene for lokalisering ved flyplassen er vanskelig å se. Og enda vanskeligere er det å se at hensyn til folkehelse, friluftsliv, natur og miljøhensyn kan kombineres med multimodalt logistikkknutepunkt for trafikk på jernbane, skip og vei og evt fly.

Høringsforslaget peker på at behovet for overføring av gods fra sjø til bane pr. idag er lite. Overføring av gods fra fly til skip eller bane er ikke omtalt. Mesteparten av godset inn og ut av Bergen kommune er bestemt for eller har sitt opphav i kommunen (s. 9). Det argumenteres likevel for at overføring mellom skip og bane er viktig, med henvisning til at dette er en nasjonal strategi. Men det sannsynliggjøres ikke at et slikt behov vil oppstå. En satsing på nærskipsfart vil vel neppe være relevant for flytting av gods så lenge den foregår innenfor Bergen kommune. Det fins allerede en godshavn med potensial for nasjonal knutepunktfunksjon i Stavanger. I stedet for konkurranse på Vestlandet, burde man samarbeide, og evt. bygge en jernbane dit dersom behovet kan dokumenteres. Ut fra det helhetsbildet høringsforslaget tegner opp, virker det mer nærliggende å samarbeide med Rogaland fylkeskommune og om sjøtransporten av gods til og fra Vestlandet. Det virker merkelig å ta utgangspunkt i konkurransen mellom havner i samme region når man skal planlegge mest mulig rasjonelt i nasjonal målestokk.

Høringsforslaget presenterer hvilke forutsetninger valget av lokalisering som skal legges til grunn (s. 13). De er alle så vidt vi kan se konsentrert om tekniske og økonomiske forhold som angår havnen som sådan. (Det gjelder også kostnad og samfunnsnytte «i hovudsak utbyggingskostnader og investeringsbehov»). Hva med andre konsekvenser for lokalsamfunnet? Det sies også at «Plassering av godshavn «vil vere eit viktig element i byutviklinga i Bergensområdet», og at «Derimot er lokalisering av godsterminal og hamn avhengig av eit vegnett med sterk kapasitet.» (s. 10). Trafikkbelastningen vil med stor sikkerhet redusere livskvaliteten til de som bor i et langt større område i Bergen sør enn selve godshavnen. Vil hensynet til bevaring av områder som er verdifulle av andre hensyn bli ivaretatt? Når et område er definert som LNF-område i dagens arealplan, betyr vel det at det innehar noen verdier som inntil nå har vært sett som viktige? Det virker lite betryggende når skadevirkninger i forhold til f.eks. friluftssinteresser ikke er et argument mot utbygging, bare et grunnlag for at «skadebøtande tiltak» «eventuelt» skal vurderes.

Det er også bekymringsfullt at alt skal kunne finansieres med lån som skattebetalerne betaler senere, mens salget av havneområdene i Bergen sentrum gir inntekt nå. Slik kan en forskyve både de økonomiske og de miljømessige omkostningene til neste generasjon.

Hordaland fylkeskommune har et motto som de burde forsøke å leve opp til: "Som del av eit nasjonalt og globalt samfunn har vi [fylkestinget] ansvar for å ta vare på fortida, notida og framtida i Hordaland."(s93)

Med hilsen

Hans Jakob Ågotnes og Line Alice Ytrehus med familie
Årstad bydel - og med landstedet "Perlen" i Blomsterdalen.

Avsender:

Hans Jakob Ågotnes og Line Alice Ytrehus

Joachim Lampesvei 18

5089 Bergen

lay@nla.no

hans.agotnes@ahkr.uib.no

Fra: Torunn Økland [torunn@oklandgroup.com]
Sendt: 6. november 2013 19:23
Til: Thorbjørn Aarethun
Kopi: Marte Hagen Eriksrud; oystein.skaar@avinor.no; Rygg, Filip
Emne: VS: REGIONAL GODSHAVN - 06.11.2013
Vedlegg: REGIONAL GODSHAVN - 06.11.2013.docx

Viktighet: Høy

Oppfølgingsflagg: Følg opp
Status for flagg: Flagget

Hei Thorbjørn Aarethun,
Er du rett person for mottak av dette innspillet ?
Ser frem til din tilbakemelding på denne løsningen til overordnet plan for både fly, helikopter, tog, bybane, godshavn og bro og veiutløsninger i forbindelse med høringsforlag godhavn.

Ser frem til å høre fra dere.

MVH
Torunn Økland

Fra: Torunn Økland [mailto:torunn@oklandgroup.com]
Sendt: 6. november 2013 18:55
Til: 'postmottak@nhd.dep.no'
Kopi: 'postmottak@sd.dep.no'; 'postmottak@krd.dep.no'
Emne: VS: REGIONAL GODSHAVN - 06.11.2013
Viktighet: Høy

Hei Monica,
Gratulerer så mye med ministerposten.
Jeg sender deg denne epost som jeg har sendt til debatt i BT, fordi du har så god kjennskap til problemstillingene, områdene og byplanlegging i Bergen.
Samtidig sender jeg kopi til samferdselsdep. Fordi det er mye regional infrastruktur i dette forslaget, som er et kinderegg alternativ som jeg er svært forbauset over at de lokale myndigheter ikke samordner i sin overordnede transportplan.
Videre sender jeg kopi til kommunaldep. Fordi dette har infrastrukturmessig og næringsmessig betydning også for sammenslåing av kommuner i Bergensregionen.

Med vennlig hilsen
Torunn Økland
Skipanesvegen 106
5259 Hjellestad
Tel: +47 55 125 125
Mob: +47 918 21 850
Email: torun@oklandgroup.com

Fra: Torunn Økland [mailto:torunn@oklandgroup.com]

Sendt: 6. november 2013 18:41

Til: 'debatt@bt.no'

Emne: REGIONAL GODSHAVN - 06.11.2013

Viktighet: Høy

Hei

Her er mitt debattinnlegg som er svært aktuelt med dagens debatter og nærtliggende høring for lokalisering av godshavn i Bergensområdet.

Jeg håper dere tar denne inn i avisen i løpet av nærmeste uke.

MVH

Torunn Økland

Tel: 55 125 125

Mob: 918 21 850