

Hordaland fylkeskommune
Samferdselsavdelinga
Postboks 7900
5020 Bergen

Bergen 19. desember 2013

Regional plan for ny godshavn i Bergensområdet – høring av revidert planprogram

Viser til revidert planprogram for plan for ny godshavn i Bergensområdet, med høringsfrist 23. desember 2013. FNF Hordaland er et samarbeidsnettverk mellom natur- og friluftslivsorganisasjoner i Hordaland, og arbeider for å ivareta natur- og friluftslivsinteressene i fylket. Vi ønsker å være en konstruktiv høringspart i saker som berører disse interessene i Hordaland.

Planprogrammet legger opp til at det nå skal vurderes to ulike lokaliseringalternativ for ny godshavn i Bergensområdet:

- Kombinasjonsalternativet med utgangspunkt i dagens havn på Dokken, med tilleggsareal på Ågotnes og Mongstad
- Fleslandalternativet

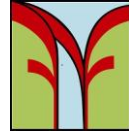
Begge disse alternativene skal vurderes opp mot 0-alternativet, dagens havn på Dokken.

Prematur prosess

I Nasjonal Transportplan 2014-2023 er det varslet at det skal komme en bred analyse av godstransport, beskrevet på s. 10 i planprogrammet. Denne skal etter planen ferdigstilles sommeren 2015, dvs. omtrent samtidig med høringen av planframlegget til Regional plan for ny godshavn i Bergensområdet. Det er gode grunner til å tro at den nasjonale analysen vil være et viktig fakta- og kunnskapsgrunnlag for arbeidet med lokalisering av ny godshavn i Bergensområdet, spesielt knyttet til spørsmålet om samlokalisering med jernbane. KVVU-arbeidet vedr. fremtidig lokalisering av godsterminal for jernbane i Bergensområdet skal etter planen startes opp etter de nasjonale godsanalysene er ferdigstilt, dvs. at man legger opp til å vedta plan for ny godshavn med potensiell samlokalisering med jernbane før KVVU for fremtidig lokalisering av godsterminal for jernbane i det hele tatt har startet opp.

FNF Hordaland mener dette er uheldig, prosessen gir på denne måten inntrykk av å være prematur og fremstår å mangle tilstrekkelige data for at man skal kunne foreta en kunnskapsbasert og saklig evaluering av hvor en eventuell godshavn bør lokaliseres i fremtiden.

Vi henstiller fylkeskommunen til å sette hele prosessen på vent inntil de nødvendige data er fremskaffet, og slik at man kan samkjøre dette planarbeidet med KVVU-arbeidet for fremtidig lokalisering av godsterminal for jernbane. Dette bl.a. for at man skal unngå å sette i gang en kostbar og krevende KU-prosess som senere vil kunne vise seg å være bortkastede ressurser.



Dersom fylkeskommunen nå likevel fortsetter med dette planarbeidet, har vi innspill til både lokaliseringalternativene og til planarbeidet generelt.

Om behovet for ny godshavn

Kommunedelplanen for Bergen indre havn legger til grunn en forventet vekst på 10 % per år, samtidig som at man ikke har opplevd en vekst overhodet i antall containere (TEU) over havnen ilt. de 6 siste årene (Figur 1 i planprogrammet). Det er uklart hvorfor kommunen forventer en ganske vesentlig vekst, og hvilke data dette baserer seg på. Bergen og Omland havnevesen (BOH) skriver selv i sin strategiplan at *"...dagens plassering av havnen er det beste alternativet også i et langsiktig perspektiv"*, og at den med tilpasninger vil kunne ha kapasitet nok også i fremtiden. Bergen indre havn er, som planprogrammet viser til, i dag en liten havn, og det er vel også slik at det meste av godstrafikken innefor BOH i dag går over havner i andre kommuner i samarbeidet og i mindre grad innad i Bergen kommune.

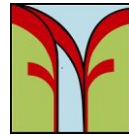
FNF Hordaland stiller spørsmål ved det aktuelle behovet for etablering av en ny godshavn i Bergensområdet, og mener at en behovsvurdering burde legges til grunn før utarbeidelsen av en plan for ny godshavn initieres.

Kombinasjonsalternativet

Dette alternativet omfatter stort sett utvidelser eller utbygging i tilknytning til eksisterende havneinfrastruktur. Derfor er også konfliktnivået med natur- og friluftslivsinteresser lavt. Vi har imidlertid blitt oppmerksomme på at formannskapet i Fjell kommune i et møte 9.12.13 enstemmig innstilte på at de ikke ønsker å delta i det nye havnesamarbeidet (Bergen Havn IKS) som er planlagt som en erstatning for nåværende Bergen og Omland Havnevesen. De ønsker i stedet å starte en egen interkommunal havneorganisasjon sammen med Lindås og potensielt andre kommuner. Saken skal behandles av kommunestyret i møtet som er satt opp 19. desember.

Gitt at kommunestyret i Fjell vedtar innstillingen fra formannskapet, mener vi det er behov for en avklaring på om kombinasjonsalternativet fortsatt er et reelt og realistisk alternativ, jf. saksbehandlingsreglene i konsekvensutredningsforskriftens §§ 6 og 7. Dersom det skulle vise seg at kombinasjonsalternativet ikke lenger er et reelt og realistisk alternativ, må videre arbeid med planprogrammet og behandling av dette i fylkestinget settes på vent inntil det foreligger reelle og realistiske alternativ å vurdere opp mot hverandre. Rettspraksis viser at det er ikke tilstrekkelig å ha kun ett reelt og realistisk alternativ (dvs. Fleslandalternativet) til vurdering, og det vil i så fall anses som en saksbehandlingsfeil.

Et slikt vedtak i kommunestyret vil også måtte medføre en vurdering av om forutsetningene også for Fleslandalternativet endres på en slik måte at dette ikke lenger er et reelt alternativ.



Fleslandalternativet

Dette er et alternativ med svært høyt konfliktnivå knyttet til natur- og friluftslivsinteresser i Bergen kommune. Det gjelder spesielt for de to sørligste alternativene som nå er til vurdering – alternativ F og alternativ G. Området representerer i dag noe av det alle siste man har igjen av fri, ubebygde og allmenn tilgjengelig skjærgård i kommunen, og er derfor av særlig stor verdi for kommunens innbyggere. Når bybaneutbyggingen til Flesland ferdigstilles våren 2016, vil også området tilgjengelighet for folk flest øke betraktelig. Det er derfor grunn til å forvente en økning i områdets betydning for innbyggerne i kommunen i årene fremover.

På grunn av det store konfliktnivået knyttet til Fleslandalternativet, samt omfanget av de planlagte utbyggingene, vil rettspraksis og proporsjonalitetsprinsippet tilsi at det må stilles høye og strenge utredningskrav i det videre arbeidet. Det er av avgjørende betydning at de utredningene som blir foretatt er saklige, grundige og gir et korrekt bilde av de natur- og friluftslivsverdiene som befinner seg i området samt hvilke konsekvenser lokalisering av ny godshavn i området vil ha for disse verdiene.

Beskrivelsen i planprogrammet av hva som skal utredes på dette området fremstår som noe tynn, og vi har konkrete innspill til hva selve utredningen må inneholde.

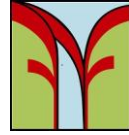
Friluftslivsinteresser

Det må redegjøres for hvilke friluftsområder som berøres av tiltaket. Vi foreslår at det utarbeides et eget kart for dette temaet, som visualiserer de ulike områdene med fasiliteter (brygge, toalett, universell utforming etc.) som er der i dag. Både merkede og umerkede stier og ferdselsårer må kartfestes. Utredningen må gi en vurdering av hvordan tiltaket vil påvirke friluftslivet i planområdet, tilgrensende områder og i kommunen generelt. Alternative friluftsområder i kommunen med tilsvarende aktivitetsmuligheter må beskrives, og det må synliggjøres hvilke områder/aktiviteter man ikke har alternativer for. Dagens bruk og potensiell fremtidig bruk av området må synliggjøres og tallfestes.

Det er i denne prosessen svært viktig å involvere de organisasjoner/foreninger som er brukere av området i dag, deriblant Bergen og Omland Friluftsråd, Bergen seilforening, padleforeninger, velforeninger, skoler, barnehager, idrettslag, m.m. Dette må til for å sørge for at konsultasjons- og medvirkningskravet jf. plan og bygningsloven ivaretas, og for å sikre et best mulig kunnskapsgrunnlag for det videre planarbeidet.

Naturmangfold

Et raskt søk i Naturbase viser at det i området er foretatt en rekke registreringer av ulike marine og terrestre rødlistearter, både fugler som bl.a. fiskemåke (CR), svartand (NT), strandsnipe (NT) og stær (NT), terrestre planter (Smalmarihand (VU)) og bløtdyr (Mya arenaria (VU) og Chrysallida pellucida (EN)). Søket viser også at her er registrert to lokaliteter med den viktige naturtypen "større tareskogforekomster", dvs. stortare (Laminaria hyperborea). Dette er marine habitater som er kjent for et rikt biomangfold av både alger og dyr. Tareskogen utgjør et tredimensjonalt miljø som er tilholdssted for mange organismer, og viktige oppvekst- og næringsområder for flere fiskearter. De er også viktige på grunn av



en betydelig produksjon av organisk materiale, og enkelte fuglearter benytter også tareskoger som næringsområde.

Det videre planarbeidet må inneholde:

- En gjennomgang av verdifulle naturtyper og rødlistearter som vil bli berørt av tiltaket, jf. Miljødirektoratets håndbok nr 13 og Norsk Rødliste (2010).
- Det må foretas en kartlegging og dokumentasjon av marine ressurser/organismer i området. Tiltakets konsekvenser for de registrerte tareskogene og tilknyttede organismer må beskrives spesielt.
- Potensialet for ytterligere funn av rødlistearter må vurderes.
- Utredningene må vurdere om viktige økologiske funksjonsområder for kritisk truede, sterkt truede og sårbare arter i og i nær tilknytning til planområdet kan bli berørt.
- Det må gis en enkel beskrivelse av de vanligste forekommende terrestriske vegetasjonstypene i området samt en kort beskrivelse av artssammensetning og dominansforhold. Eventuelle truede vegetasjonstyper må identifiseres og gis en nærmere beskrivelse.
- Det må foretas en kartlegging av fuglebestandene i området, med spesielt vekt på rødlistede fuglearter. Kartleggingen må foretas i hekkeperioden, og må inneholde en beskrivelse av artsmangfold, bestandstetthet og viktige økologiske funksjonsområder.

Utredningene må basere seg på eksisterende kunnskap, og nye utredninger må foretas der hvor eksisterende kunnskap ikke er tilstrekkelig eller utdatert. For alle biologiske registreringer som foretas må det oppgis dato for feltregistreringer, befaringsrute og hvem som har utført feltarbeidet og artsregistreringene.

Landskap

Fleslandalternativet innebærer store endringer i et landskap som i dag er fritt for tyngre, tekniske inngrep. Det er svært viktig at alle planlagte inngrep visualiseres tilstrekkelig i det videre planarbeidet, slik at både høringsparter og beslutningstagere er best mulig opplyst. Videre utredninger bør gi en generell beskrivelse av landskapet i områdene som vil bli påvirket, både med og uten samlokalisering med jernbane, og de bør inneholde en beskrivelse av både natur- og kulturhistoriske dimensjoner ved landskapet.

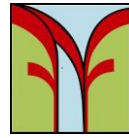
Vannforskriften

FNF Hordaland vil påpeke at de inngrep som er planlagt i dette alternativet må vurderes etter § 12 i vannforskriften.

Klima- og samfunnsregnskap

I planprogrammet er det lagt inn nasjonale føringer om framtidrettet godstransport, og regionale føringer, blant annet Klimaplan for Hordaland, der det står på s. 7 i planprogrammet:

- "Hordaland skal ha ein effektiv arealbruk som reduserer behovet for reising, stimulerer til meir miljøvenleg transport og unngår nedbygging av verdifulle areal



- Innan 2020 skal godstransport som går på bane doblast. Godstransport på sjø skal aukast med 20%. Godstransport på veg skal reduserast tilsvarande.”

FNF Hordaland mener at det i tillegg til dette må utarbeides et klima- og samfunnsregnskap for hvert av de tre alternativene i de videre utredningene, som legges til grunn for planvedtaket i 2015. I dette regnskapet må alle utgifter tas med, både de som er knyttet til drift og de som er knyttet til investeringer. Regnestykket må også inkludere mulig flytting av nåværende jernbaneterminal, og det bør også utredes hvordan innføring av landstrøm for store turistskip når de ligger ved kai kan bidra til bedring av luftkvaliteten i sentrum.

Vedr. samlokalisering med jernbane

I kap 6.1 på s. 25 står det: ”I den videre planprosessen er det behov for å konsekvensutgreia både kombinasjonsalternativet og Fleslandalternativet etter same grundige prinsipp, for å sikra at alle konsekvensar blir belyst og for å sikra at alternativa blir samanliknbare.” På bakgrunn av dette mener vi at muligheter for samlokalisering eller kobling med jernbane må utredes for begge lokaliseringalternativ, og ikke bare for Fleslandalternativet. Vi kan ikke se at påstanden om at det er ”urealistisk” med kobling med jernbane for kombinasjonsalternativet er godt nok begrunnet, spesielt med tanke på planer om bygging av ny Sotrabro og ny vei nordover til CCB-basen på Ågotnes. Viser for øvrig til at det er planlagt jernbane i tilknytning til den planlagte flytebroen på E39 over Bjørnefjorden.

FNF Hordaland har følgende krav til planprogrammet vedr. behov for og samlokalisering med jernbane:

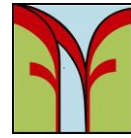
- (1) Det må gjennomføres en analyse over behovet for samlokalisering og/eller kobling mellom sjøtransport og jernbane for ulike godstyper ved de ulike alternativene.
- (2) Alle alternativ må utredes på lik linje vedr. samlokalisering eller kobling med jernbane, slik at alternativene blir sammenlignbare.

Eller vil vi påpeke, som tidligere, at arbeidet med lokalisering av ny godsterminal må bli en del av planarbeidet, og må avklares før endelig avgjørelse om lokalisering av godshavn blir foretatt.

Øvrige innspill

Vi reagerer på at Havforskningsinstituttet ikke er ført opp som høringspart på adresselisten for utsending av planprogrammet, og forutsetter at de involveres i det videre planarbeidet for å sikre en grundig kartlegging av de marine ressursene som er i Fleslandområdet spesielt.

Vi informerer med dette om at FNF Hordaland ønsker å være høringspart i det videre planarbeidet.



forum for
natur og
friluftsliv

Med vennlig hilsen

Johanna Aarflot
Fylkeskoordinator
FNF Hordaland

Nicolas Rodriguez
Naturvernansvarlig
Bergen og Hordaland Turlag

Oddvar Skre
Leder naturmangfoldsgruppen
Naturvernforbundet Hordaland

Bergen og Hordaland Turlag



Naturvernforbundet
i Hordaland