

Kommuneplanens arealdel - Vurdering av innspill om havneformål, Kildn

Særutskrift

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskapet	47/22	10.05.2022

Saksbehandler: Synne Guldborg	Arkivsaknr.: 2016/6383-134
-------------------------------	----------------------------

Møtebehandling i Formannskapet - 10.05.2022

Vedtak:

Formannskapet innarbeider havneformål i Eidsvika i høringsforslaget til KPA, for at nabokommuner, regionale myndigheter og øvrige høringsinstanser kan fremme sine synspunkt.

KOMMUNEDIREKTØRENS INNSTILLING:

Formannskapet støtter målsettingen med prosjektet Kildn i forhold til å styrke miljøvennlig persontransport til sjøs og grønn omstilling innen havneutvikling og maritim sektor, og mener prosjektet har stor regional betydning. Formannskapet er positiv til å innarbeide havneformål i Eidsvika i høringsforslag til KPA, slik at nabokommuner, regionale myndigheter og øvrige høringsinstanser kan fremme sine synspunkter.

Behandling:

Ordfører Siv Høgtun (H) ba formannskapet vurdere hennes habilitet ihht Fvl. § 6, andre ledd og fratrådte. Yngve Fosse (H) tiltrådte som møteleder.

Vidar Davidsen (H) møtte som vara for ordfører Siv Høgtun (H).

Roald Steinseide (H) ba formannskapet vurdere hans habilitet ihht Fvl. § 6, andre ledd og fratrådte.

Stig Abrahamsen (FrP) møtte som vara.

Frode Larsen (Sp) ba formannskapet vurdere hans habilitet ihht Fvl. § 6, andre ledd og fratrådte.

Rosalind Fosse (Frp) møtte som vara.

Kommuneadvokat Svein Gjesdal møtte til habilitetsvurderingene.

Ihht Fvl. § 8, andre ledd vurderte formannskapet deres habilitet

Avstemming habilitet:

Ordfører Siv Høgtun habil:	Enstemmig
Roald Steinseide habil:	Enstemmig
Frode Larsen inhabil:	Enstemmig

Ordfører Siv Høgtun (H) tiltrådte og Vidar Davidsen (H) fratrådte.
Roald Steinseide (FrP) tiltrådte og Stig Abrahamsen (FrP) fratrådte.

Bård Espelid (AL) fremmet følgende forslag:

Formannskapet mener at natur- og klimakrisen håndteres best ved å bevare Eidsvika og Tressmarka som LNF-område. Prosjektet Kildn er ikke forankret i nasjonale eller regionale planer. Prosjektet vil medføre vesentlige endringer i vedtatt senter-, samferdsels- og infrastrukturutvikling i kommunen. Endring av arealformål for å ivareta prosjektet Kildn vurderes derfor ikke i forbindelse med rullering av kommuneplanens arealdel.

Oddvar Juvik (FP) fremmet følgende forslag:

Prosjektet Kildn i Eidsvika tas ikke med i høringsforslaget til KPA. For at prosjektet skal kunne vurderes i forhold til KPA må det foreligge konsekvensutredninger i forhold til naturmangfold og dyreliv for Tressmarka og Eidsvika og tilhørende områder i og utenfor Kommunen, som en slik plan eventuelt påvirker. Det må også foreligge uttalelser fra Kommunene i Bergensområdet og regionale myndigheter i forhold til deres interesser og muligheter i forhold til planen.

Miriam Haavik (AP) fremmet følgende fellesforslag fra AP, H, FrP, KrF og PP:

Formannskapet innarbeider havneformål i Eidsvika i høringsforslaget til KPA, for at nabokommuner, regionale myndigheter og øvrige høringsinstanser kan fremme sine synspunkt.

Avstemming:

Bård Espelids forslag:	For 3 st. (2AL,1FP) Mot 8st. (2H,2FrP,2AP,1KrF,1PP)
Oddvar Juviks forslag:	For 1 st. (1FP) Mot 10 st. (2H,2FrP,2AP,2AL,1KrF,1PP)
Fellesforslag fra AP, H; FrP, KrF, PP:	For 8 st. (2H,2FrP,2AP,1KrF,1PP)

Miriam Haavik varslet og innleverte følgende protokolltilførsel:

Askøy AP tar endelig stilling til omregulering av Eidsvika etter det er gjennomført høringsrunde.

Frode Larsen (SP) tiltrådte og Rosalind Fosse (FrP) fratrådte.

KOMMUNEDIREKTØRENS INNSTILLING:

Formannskapet støtter målsettingen med prosjektet Kildn i forhold til å styrke miljøvennlig persontransport til sjøs og grønn omstilling innen havneutvikling og maritim sektor, og mener prosjektet har stor regional betydning. Formannskapet er positiv til å innarbeide havneformål i Eidsvika i høringsforslag til KPA, slik at nabokommuner, regionale myndigheter og øvrige høringsinstanser kan fremme sine synspunkter.

SAMMENDRAG

I F-sak 93/21, 19.10.21 om føringer for det videre arbeid med kommuneplanens arealdel ba formannskapet om en vurdering av prosjektet Kildn. Kildn er et stort innovasjonsprosjekt som tar mål av seg til å løse viktige regionale utfordringer. Initiativet kommer fra private utviklere med eierinteresser i området, og prosjektet mangler foreløpig forankring i regionale og lokale planer og beslutninger. For å lykkes kreves det blant annet at kommunene i bergensområde og regionale myndigheter stiller seg bak prosjektet.

Kommunedirektøren har i sin utredning forsøkt å svare ut bestillingen fra formannskapet. Det er fortsatt mange uavklarte spørsmål, særlig i forhold til behov for en ny passasjerhavn i regionen, hvordan Bergen kommune og Bergen havn stiller seg til prosjektet og om det er marked for at Kildn skal være nav i et fremtidig kollektivnett til sjøs. Dette er det i første rekke forslagsstiller som må jobbe videre med. Kommunedirektøren kan i liten grad svare ut denne usikkerheten, men vil løfte fram forhold som kan bidra til et bedre beslutningsgrunnlag.

Kildn er et stort innovasjonsprosjekt med ambisjoner om å bidra til å nå både nasjonale, regionale og lokale målsettinger om blant annet redusert klimagassutslipp, utvikling av grønne arbeidsplasser og økt persontrafikk til sjøs. Dette vil skape mange nye arbeidsplasser på Askøy, og prosjektet vil være viktig for grønn næringsutvikling både på Askøy og på Vestlandet. Flere arbeidsplasser vil også danne grunnlaget for økt næringsutvikling innenfor maritim sektor.

Utvikling av Kildn som snuhavn for passasjertrafikk og knutepunkt for fjordturisme og lokal persontrafikk til sjøs, har som mål å gjøre både passasjertrafikk og øvrig reiseliv og transport mer bærekraftig.

Kommunedirektøren har i sin vurdering av innspillet, datert 20.09.21 beskrevet og vurdert konsekvenser for landskap, friluftsliv, naturmangfold og kulturminner. Tiltaket ligger i et ubebygde LNF-område med strandsone, vassdrag, myrområder og kystlynghei. Her er viktige naturtyper, hjortetråkk og rødlistearter og området er brukt som rekreasjons- og friluftsområde. På tross av kompensierende tiltak og avgrensing av området, så vil kvalitetene ved dette tilbudet bli forringet.

Saken gjelder et innspill til kommuneplanens arealdel og formannskapet skal i første rekke ta stilling til om Askøy kommune ønsker å omdisponere LNF område til havneformål i forslag til ny kommuneplanens arealdel.

Kommunedirektøren innstiller på at prosjekt Kildn tas inn i forslag til ny kommuneplan. Innspillet blir da også en del av høringsprosessen. Uavklarte forhold og usikkerhet kan avklares i den videre prosessen før endelig vedtak fattes.

Avgjøres av: F

Behandles i følgende utvalg: F

Videre saksgang:

Innspillet innarbeides i forslag til ny kommuneplan og konsekvensutredes.

Saksopplysninger:

Bakgrunn

I F-sak 93/21, 19.10.21 om føringer for det videre arbeid med kommuneplanens arealdel gjorde formannskapet følgende vedtak:

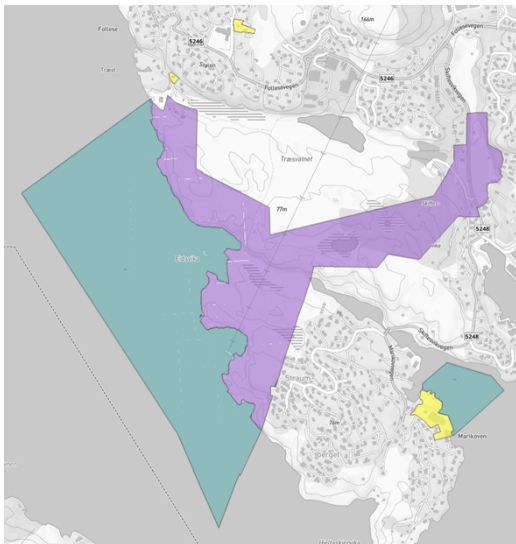
«Formannskapet vil gjerne vurdere hvorvidt prosjektet «Kilden» har potensiale som fremtidig cruise/ passasjerhavn for regionen. Formannskapet ber derfor kommunedirektøren gjøre en analyse som vurderer potensielle ringvirkninger, regionens etterspørsel for alternativ cruise/passasjerhavn og vurdere hva dette vil bety for samfunnsutviklingen på Askøy. Det er også ønskelig at man ser på hva en eventuell realisering av en slik cruise/ passasjerhavn vil bety for påvirkningen av eksisterende turområde med tilhørende naturkvaliteter samt hva man vil trenge av kommunal tilrettelegging og infrastruktur som f.eks. strøm, samferdsel, vann og avløp.»

Innspill til kommuneplanens arealdel.

Rexir Holding AS har sendt inn innspill til kommuneplanens arealdel, datert 29.01.21.

Innspillet gjelder å sette av deler gbnr 12/1767 og tilhørende sjøareal til areal som åpner for etablering av havn for internasjonal, nasjonal og lokal passasjertrafikk. Visjonen er at Kildn skal bli verdens første nullutslippshavn, snuavn for passasjertrafikk og hjemmehavn for fjordturisme og den blå bybanen.

24.03.21 ble det sendt inn en oppdatert avgrensning av innspillet. Det opplyses at tiltaket i hovedsak omfatter gbnr 12/1767 og at avgrensningen av området går ut over prosjektets reelle arealbehov for å kunne vurdere ulike alternativer for adkomstløsninger på land og tilflottløsninger i sjø.



Figur 1 Avgrensning av innspill til KPA

Kommunedirektøren har vurdert alle innspill mottatt til kommuneplanens areadel ved andre innspillsperiode (17.12.2020-31.02.2021). Kommunedirektørens vurdering ble lagt ved F-sak 93/21 – Avklaringer og videre arbeid. Kommunedirektøren anbefalt da ikke innspillet, blant annet på grunn av konflikt med viktige hensyn knyttet til landskap, friluftsliv og naturmangfold, at innspillet ikke er i tråd med arealstrategier og utbyggingsmønster ny arealdel legger opp til, og at et slik tiltak bør ses på i et regionalt perspektiv.

Justert innspill

07.03.22 er det i notat fra Tertnes Holding med utfyllende informasjon om prosjektet. Notatet presiserer at hovedformålet er etablering og drift av havn. Ambisjonen er at havnen skal ha en regional funksjon og betjene en kombinasjon av lokale reisende i et stamrutenett for den regionale blå fjordbanen, samt nasjonale og internasjonale turister. Som passasjerhavn og snuavn vil Kildn tilby overnatting og tilhørende servicefunksjoner som restaurant og lokale attraksjoner. Kildn vil være en pilot på utvikling av nullutslippsløsninger innen maritim sektor og det vil etableres forsknings- og utviklingsmiljøer som har behov for kontorlokaler.

Formålet med Kildn:

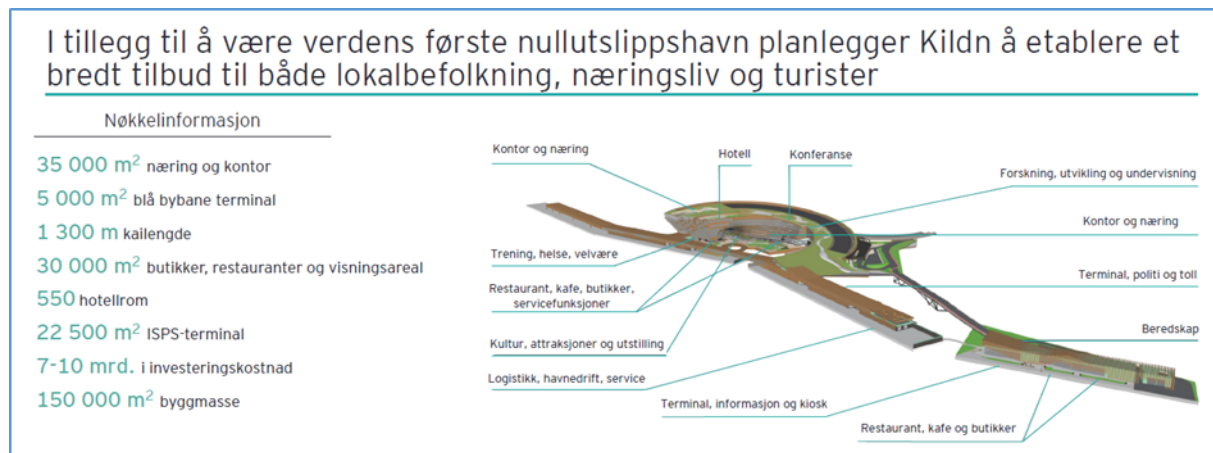
Kildn skal bli verdens første nullutslippshavn for sjøgående passasjertrafikk og arena for forskning og grønn havneutvikling. Kildn er et konkret og gjennomførbart prosjekt som bidrar til og fremmer ønsket omstilling frem mot 2030 og 2050.



Figur 2 Utklipp fra notat fra Tertnes Holding datert 08.03.22

Ringvirkningsanalyse

EY har på oppdrag fra Kildn utarbeidet en ringvirkningsanalyse for prosjektet, datert 13. september 2021. Ringvirkningsanalysen tar utgangspunkt i at prosjektet i tillegg til havnefunksjon også skal etablere tilbud til lokalbefolkning, næringsliv og turister, som næringslokaler, hotell, butikker og treningssenter.



Figur 3 Utlipp fra EYS ringvirkningsanalyse, datert 13.09.21

Analysen peker på følgende forhold som vil påvirkes av prosjektet:

- **Arbeidsmarked:**
Det er estimert at over 2 500 arbeidsplasser vil være lokalisert på Kildn, med hovedvekt innen kontor og næring. I tillegg estimeres det en midlertidig effekt på 472 arbeidsplasser hvert år i byggefasen, der rundt 300 av disse vil være på Vestlandet. Analysen anslår også at Kildn vil skape 100 indirekte arbeidsplasser under byggefasen og over 700 årlig i driftsfasen.
- **Skattemessige effekter:**
Skattebidraget anslås til over 700 millioner årlig. Den kommunale andelen av dette vil være avhengig av hvor mange av de ansatte som vil være bosatt i kommunen. I analysen er dette anslått til 100 millioner, basert på at 70 prosent av de sysselsatte vil ha Askøy som skattekommune.
- **Klima og reiseliv:**
Passasjertrafikk står for store klimagassutslipp og fører til kraftig lokalforurensing når de ligger til kai. I tillegg er det et problem med lokal «overbefolkning» av turister, noe som er negativt både for lokalbefolkningen på stedet og turistene. I ringvirkningsanalysen fremheves det som positivt at Kildn gjennom å spre turismen og tilby mer varierte reisemål vil redusere problemet med «overbefolkning» og samtidig øke den totale verdiskapingen. Flere snuhavnanløp forventer også å øke den samlede verdiskapingen. En positiv konsekvens er at luftforurensing og klimautslipp reduseres ved å flytte store skip ut av by og fjord og legge om til nullutslippsteknologi.
- **Distrikts-, by- og arealutvikling:**
Det fremheves som positivt at Kildn som nav i et fremtidig kollektivnett til sjøs, kan bidra til å koble sammen bo- og arbeidsmarkedet i området rundt Hjeltefjorden, og i et større perspektiv også knytte sammen de regionale sentrene. Det pekes også på at Kildn kan bli et nytt sentrum for næringsliv på Askøy, gi attraktive tilbud til innbyggere og dermed øke tilflyttingen. Etablering av Kildn vil frigi arealer i Bergen til andre formål og naboer i Bergen og i vestlandsfjordene vil slippe at store skip blokkerer utsikten.

- **Natur og lokalmiljø:**
Det kommer negativt ut at utbygging av Kildn vil kreve inngrep i uberørt natur i et område som er brukt av lokalmiljøet til rekreasjon. Både i utbyggings- og driftsfasen kan det bli økt trafikkrisiko, støy og forurensing. Det fremheves at Kildn har ambisjoner om å minimere sin påvirkning på lokal natur og nærmiljøet.

Kildn vil øke trafikkmengden, både tungtransport i anleggsfasen og arbeidsreiser, gjennomført av turister og vareleveranser i driftsfasen. For ansatte som bor på Askøy er det naturlig at mange kommer via bil. Ambisjonen til Kildn er at høyest mulig andel reiser og vareleveranser skjer via sjø. Dette er avhengig at kommunene i regionen og fylkeskommunen bidrar til å etablere et effektivt transportnett til sjøs.

- **Kunnskap, innovasjon og næringsutvikling:**
Kildn ønsker å være en næringsklynge som legger til rette for samspill mellom næringsliv og forskning. Kildn kan få en viktig rolle i utviklingen av flere av fremtidens verdikjeder, som bærekraftig reiseliv, grønn skipsfart, sirkulære forretningsmodeller, sjømat og havbruk, hydrogen og energisystemer

Ringvirkningsanalysen peker også på viktige suksessfaktorer som vil avgjøre om Kildn lykkes med sine ambisjoner:

- Nettverk av båtruter og stoppesteder må på plass
- Partnere og investorer må forplikte seg
- Teknologien må spille på lag
- Kommunene i bergensområdet må være på linje
- Arbeidskraften må være tilgjengelig

Regionale føringer

Bærekraftig verdiskaping, Regional plan for innovasjon og næringsutvikling 2021-2033, ble vedtatt 16.juni 2021. Hovedmålet i planen er at Vestland skal være det ledende verdiskapingsfylket basert på bærekraftig bruk av naturressurser, grønn næringsutvikling og innovasjon. Satsingsområdene er blant annet: Grønn næringsutvikling med mål om et næringsliv i Vestland med netto nulluslipp i 2030, Innovative og inkluderende samfunn med mål om verdiskaping og nye grønne arbeidsplasser i hele fylket og Areal til næringsutvikling der målet er rett areal til rett formål til rett tid.

Regional transportplan (RTP) Vestland 2022-2033 ble vedtatt 16.12.21. Planen synliggjør fylkeskommunens politikk på samferdselsområdet, og skal brukes for å sikre helhetlig planlegging og forvaltning. Kollektivtransport til sjøs er omtalt som eget tema. Som grunnlag for planen har Asplan Viak¹ utarbeidet en egen rapport som ser på ulike konsept og prosjekt for kollektivtransport til sjøs. Utfordringene som pekes på er blant annet høye driftskostnader, sammenhengen mellom krav til utslippsfri transport og krav til rute- og driftsopplegg, utfordring med å skaffe godt nok kundegrunnlag og at båtrutene i de fleste tilfeller bare dekker deler av reisekjeden. RTP peker på at det er viktig at tilbudet på sjø utvikles som en integrert del av det bærekraftige mobilitetssystemet og at det sikres gode overganger til andre transportformer. Utvikling av båtforbindelser må knyttes til mål om bedre mobilitetstilbud,

¹ Utgreiing av kollektivtransport til sjøs, Asplan Viak 03.03.21

men også byutvikling, bedre framkommelighet, utvikling av region og distrikt eller innovasjon og næringsutvikling.

Trafikkplan båt, Skyss, 2017 legger føringer for utvikling av det fremtidige båttilbudet. Blant annet skal ressursene brukes der det er flest reisende, samtidig som mobilitetsbehovet i hele fylket skal dekkes. Båttilbudet skal utvikles som en integrert del av kollektivtilbudet der båten har sine særlige fortrinn, og vurderinger av framtidig tilbud med båt krever et kritisk blikk på reisebehov, økonomi, miljø og samfunnsnytte.

Cruisestrategi for Vestlandsregionen 2016-2020 er en felles strategi for vestlandsfylkene Rogaland, tidligere Hordaland, tidligere Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal. Strategien legger vekt på behovet for en helhetlig og koordinert planlegging. Det er et mål at utviklingen av cruiseturismen skal inngå som en del av den samlede reisemålsutviklingen i Vestlandsregionen der havner, destinasjonsselskap og det offentlige samarbeider om å legge til rette for en bærekraftig utvikling. Aktuelle strategier er å legge til rette for at cruiseturistene i størst mulig grad skal ta i bruk miljøvennlige transportformer i havner og på reisemål, arbeide for flere snuhavnsanløp i Vestlandsregionen og spredning av trafikken mellom havner og gjennom sesongforlenging.

Grøn region Vestland er et kunnskapsgrunnlag bestilt av Vestland fylkeskommune og Innovasjon Norge. Hovedrapporten og de fire regionale rapportene er utarbeidet av EY, og hovedrapporten ble lansert 22.11.21. Rapportene inneholder blant annet analyser av hvilke nye verdikjeder, forretningsmuligheter og konsepter som må utvikles for å realisere grønn næringsutvikling i Vestland. Rapporten inneholder konkrete prosjekter og satsinger som kan bidra til økt sysselsetting og grønn omstilling. De ulike prosjektene er samlet i 16 strategiske «grønne huber» som er vurdert å ha stort potensiale, og som sammen utgjør Vestlandsporteføljen. Kildn inngår i den maritime huben kalt Hjeltefjordsbassenget, sammen med Ågotnes, Kollsnes, Hanøytangen og Horsøy. Grøn region Vestland skal ikke behandles politisk i fylkeskommunen, men brukes som grunnlag for Vestland fylkeskommune og Innovasjon Norge sitt arbeid med å realisere potensialet for grønn omstilling i fylket.

Destinasjonsstrategi for en bærekraftig reiselivsutvikling i Bergen 2021-2023 med tilhørende handlingsplan er utarbeidet av Visit Bergen. Bergen kommune sluttet seg til strategien og handlingsplanen 20.05.21. Formålet med strategien er å sørge for en bærekraftig reiselivsutvikling i Bergen. Det er et overordnet mål at Bergen skal være internasjonalt ledende på bærekraftig cruiseturisme, og at cruiseturisme skal bidra til økt lokal verdiskaping og lønnsomhet.

Hjemmehavn for fjordturisme og lokal persontrafikk

I innspillet fremheves det at den lokale og regionale trafikken skal være grunnstammen gjennom året. Kildn ønsker å være et knutepunkt for fjordturismen og for den regionale og lokale persontransporten til sjøs. Kilden planlegges som en felles havn for lokale, nasjonale og internasjonale passasjerbåter med mulighet for trafikk mellom båter. Dette vil gi et bedre passasjergrunnlag for kollektivnett til sjøs. Kildn vil derfor fungere som en hub og en omstigningshavn der passasjerer kan bytte mellom ulike båttruter. Dette krever at det etableres et nettverk av stoppesteder på Vestlandet, med båter som går hyppig nok til å tilby et reelt transportalternativ til fastboende og turister.

Kildn har bestilt en egen utredning om regional passasjertrafikk som vil være klar i slutten av mai 2022. I notat (07.03.22) angis foreløpige anslag og beregninger for den regionale persontransporten som tyder på at Kildn vil håndtere opp til 100 anløp pr dag i sesongen mai-september. Det angis at fartøyene vil frakte omkring 8 000 passasjerer daglig. I tillegg vil antall passasjerer kunne øke betraktelig i sommersesongen avhengig av hvor mange gjester fra nasjonale og internasjonale passasjerbåter som velger å reise med det etablerte rutenettet. Kildn skal kun håndtere de passasjerene som skifter båt i henhold til destinasjon.

Det er også gjort beregninger på passasjerantall fra trafikk med nasjonale passasjerbåter. Det forutsettes da at Kildn er start og stoppested for disse rutene og at alle passasjerene besøker Kildn i forbindelse med av- og påstigning. Til sammen vil denne trafikken medføre ca 100-120 000 gjester til Kildn hvert år. Det legges opp til at alle disse passasjerene skal benytte sjøveis transport til og fra Kildn, og at mesteparten av denne trafikken vil skje mellom Kildn - Bergen sentrum og Kildn - Flesland.

Det er ikke opplyst hva som er bakgrunnen for anslagene for trafikkgrunnlaget, og utredning av transportgrunnlag og konsepter for et framtidig rutenett til sjøs vil være avgjørende for å vurdere omfang av og grunnlag for prosjektet. I RTP og utredninger som ligger til grunn for denne pekes det på at noen av utfordringer med persontransport til sjøs er å skaffe nok kundegrunnlag og at sjøreisen ofte bare dekker deler av reisekjeden. Det er derfor viktig med god kobling til det øvrige transportnettet.

Askøy kommune har målsettinger om å være en grønn øy, og styrking av persontransport til sjøs er en av strategiene for å legge til rette for en klimavennlig utvikling. Båtsambandet Kleppestø-Bergen sentrum er avgjørende i arbeidet med å løse framtidig transportbehov for kommunen og bidra til at flere velger sykkel, gange og kollektiv. Samtidig er det en viktig driver for utvikling av kommunen og særlig Kleppestø som region- og kommunesenter. Utvikling av et lokalt- og regionalt rutenettverk for persontransport til sjøs er positivt for Askøy, men styrking av sambandet Kleppestø-Bergen sentrum bør være hovedprioritet for kommunen.

Anløps- og snuhavn for passasjertrafikk

I følge Trafikkøkonomisk institutt² (TØI) viser passasjertrafikken i Norge vekst. Disse prognosene tar ikke hensyn til framtidige begrensninger som kapasitetsproblemer eller restriksjoner på grunn av strengere miljøkrav. Det er usikkert hvordan rederiene vil tilpasse seg endringer som f.eks. krav om nullutslipp, restriksjoner på antall skip og passasjerer i havnene og endrede avgiftsregimer basert på skipenes utslipp.

Bergen er Norges største cruisehavn og den fjerde største cruisehavnen i Europa. I følge tall fra Bergen Havn³ var det 327 anløp og tilsammen ca. 576 000 passasjerer i 2019. Bergen Havn styrer cruiseanløp etter gjeldende politisk vedtak i Bergen kommune som sier at byen maksimalt skal ta imot 8 000 passasjerer og 3 skip per dag. I følge notat fra Tertnes Holding (07.03.22) planlegges det for at Kildn vil kunne tilby samtidig kaiplass til 2 av de største båtene, 1 mellomstor og en mindre båt. Dette opplyses at dette scenariet vil være dimensjonerende for maksimal kapasitet, men det angis at dette ikke vil være normalsituasjonen. Videre legges det til grunn at dersom ca. 50 % av gjestene på de største fartøyene og ca. 75 % av gjestene på de mindre fartøyene går i land vil det innebære 7-8 000 ilandstigende passasjerer pr. dag på maksdager i høysesongen. Samlet sett angis det at Kildn vil håndtere 400-520 000 internasjonale gjester i løpet av året, altså på samme nivå som dagens cruisetrafikk til Bergen.

Kildn har som mål å være snuhavn for cruiseskip. Det vil si at et cruise avsluttes og et annet starter. Dette anses som attraktivt fordi det gir destinasjonen mulighet til å få større økonomisk effekt av et cruiseskipsanløp enn et vanlig dagsbesøk. Det kan gi positive ringvirkninger både for havnen og for andre reisemål i regionen. Cruisestrategi for Vestlandsregionen peker på at

² Mer bærekraftig cruiseturisme, TØI rapport 1686/2019

³ Håndtering av cruisepassasjerer til Bergen etter COVID19 pandemien, Bergen Havn april 2021

det å være snuhavn ikke bare handler om gode havnefasiliteter, men også om reisemålet sin helhetlige infrastruktur og attraktivitet. Det stilles blant annet krav til overnattingskapasitet, stor transportkapasitet for transport fra flyplass, serveringstilbud og tilbud på attraksjoner og opplevelser. I 2017 var det 30 snuhavnsreise i Bergen med i alt 50 200 passasjerer. I notatet fra Tertnes Holding angis ikke mål for andel fremtidige snuhavnsanløp. I Destinasjonsstrategi for en bærekraftig reiselivsutvikling i Bergen 2021-2023 er et av tiltakene å stimulere og legge til rette for flere snuhavnoperasjoner med overnatting i Bergen for cruisepassasjerene, for å øke den lokale verdiskapingen.

Kildn ønsker å bidra til en mer bærekraftig cruisetrafikk både ved å tilrettelegge for nullutslippshavn og ved å fordele turiststrømmen til Bergen og andre destinasjoner i Vestland ved hjelp av miljøvennlige og mindre fartøy. I følge notat fra Tertnes Holding legges det ikke opp til særlig økning av cruisetrafikken enn dagens trafikk til Bergen. Bergen har som målsetting å være internasjonalt ledende på en reell bærekraftig cruiseturisme, og jobber sammen med Bergen havn kontinuerlig med å realisere denne målsettingen. I Byrådssak 118.1/22 som ble behandlet 07.04.22 er det lagt frem en evaluering av eksisterende tiltak for å regulere cruisetrafikken. Her kommer det frem at dagens tak på antall anløp og passasjerer har vært effektiv, og at Bergen har blitt en internasjonal ledende havn på landstrøm og miljødifferensierte havneavgifter. Bergen er en viktig cruisehavn globalt og har anselig påvirkningskraft som motor for grønn omstilling av bransjen. Kildns planer og ambisjoner må ses opp mot denne utviklingen og Bergens målsettinger.

Vurdering:

Kommunedirektøren har forsøkt å svare ut bestillingen fra formannskapet, men det er fortsatt uavklarte spørsmål. Det gjelder blant annet forholdet til ny cruisehavn i regionen, hvordan Bergen kommune og Bergen havn stiller seg til prosjektet og om det er marked for at Kildn skal være nav i et fremtidig kollektivnett til sjøs. Dette er forhold forslagsstiller må ta med seg i den videre prosessen. Kildn må ha tilslutning fra flere hold for å lykkes. Denne saken er kun et steg på veien.

Potensielle ringvirkninger

Kildn er et stort innovasjonsprosjekt med ambisjoner om å bidra til å nå både nasjonale, regionale og lokale målsettinger om blant annet redusert klimagassutslipp, utvikling av grønne arbeidsplasser og økt persontrafikk til sjøs. Dette vil skape mange nye arbeidsplasser på Askøy, og prosjektet vil være et viktig for grønn næringsutvikling både på Askøy og på Vestlandet. Flere arbeidsplasser vil også danne grunnlaget for økt næringsutvikling innenfor maritim sektor.

Utvikling av Kildn som snuhavn for cruisetrafikk og knutepunkt for fjordturisme og lokal persontrafikk til sjøs, har som mål å gjøre både cruiseturismen og øvrig reiseliv og transport mer bærekraftig.

Regionens etterspørsel for alternativ passasjerhavn

Regionen som sådan er i endring når det gjelder havnformål i Bergensområdet. Godshavnen flyttes til Øygarden kommune og høy og økende passasjertrafikk blir en økende utfordring når sentrumsnære områder i Bergen skal byutvikles. Det er planlagt storstilte utbygginger, noe som vanskeliggjør den kapasitetsøkningen blant annet Transportøkonomisk institutt (TØI) ser for seg vil komme de neste årene. Politiske saker i Bergen kommune og den offentlige debatten viser at behovet for andre muligheter aktualiserer Kildn. Kildn er derfor blitt og vil trolig bli mer aktuell. Det er likevel en forutsetning for at Kildn skal lykkes at Bergen kommune ser på det som en god alternativ løsning til de løsningene de selv vurderer i dag. Om Askøy ønsker å jobbe videre med prosjektet, så ligger prosjektet sin gjennomføringskraft først og fremst i Bergen og på regionalt nivå.

Samfunnsutvikling på Askøy

Kildn vil bidra til flere arbeidsplasser og næringsutvikling på Askøy. Flere vil jobbe og bo på Askøy, noe som bidrar til både økte skatteinntekter og behov for flere infrastrukturtiltak. En passasjerhavn vil plassere Askøy på det maritime kartet i regionen og nasjonalt.

Konseptet til Kildn er å utvikle en hub for relokalisering av havnefunksjoner og samtidig skape en arena for forskning og utvikling og nye grønne arbeidsplasser innen maritim sektor. I ringvirkningsanalysen datert 13.09.21 er det estimert at over 2 500 arbeidsplasser vil være lokalisert på Kildn. Det vil være av stor betydning for Askøy lokalt og for regionen som sådan. Omtrent 170 av arbeidsplassene er knyttet direkte til Kildns funksjon som havn, terminal og hotellvirksomhet. Flesteparten av de estimerte arbeidsplassene er knyttet til kontor og næring, forskning og akademia og forutsetter at Kildn klarer å tiltrekke seg aktuelle aktører, institusjoner og utviklingsmiljø.

Den totale årlige skattevirkningen av Kildn er anslått til 700 millioner. Askøy sin andel av dette avhenger av hvor mange som velger å bosette seg i kommunen. Med bakgrunn i dagens tall for nettoppendling er det i ringvirkningsanalysen lagt til grunn at 70 prosent av de sysselsatte på Kildn vil ha Askøy som skattekommune. Bergensområdet er et felles arbeids- og boligmarked, og det er svært usikkert hvordan etablering av Kildn vil slå ut på flytte- og pendlingsmønsteret i regionen. Ut over skatteinntekter kan etablering av Kildn skape positive ringvirkninger for det øvrige næringslivet på Askøy og være med å skape et positivt omdømme for kommunen.

Et av fortrinnene til prosjektet er den sentrale geografiske plasseringen. Askøy og Eidsvika ligger gunstig til i forhold til hovedleden og sentrale knutepunkt som Bergen indre havn, Flesland, Vestlandsfjordene og fremtidig godshavn på Ågotnes. Prosjektet legger opp til å løse viktige regionale funksjoner. Selv om den geografiske plasseringen er sentral sett fra sjøsiden og i et regionalt perspektiv, er plasseringen i utgangspunktet ikke innarbeidet i planer på Askøy.

Forslag til ny arealdel utarbeides med bakgrunn i arealstrategiene i kommuneplanens samfunnsdel og prinsippsak om senterstruktur og utbyggingsmønster, F-sak 102/18. Sentralt i arbeidet er prinsippet om å fastsette en tydelig senterstruktur og et utbyggingsmønster som bygger opp under senterstrukturen. Disse arbeidene er utviklet før innspillet om Kildn var en kjennsgjerning. Innspillet om Kildn legger opp til en utvikling av mange arbeidsplasser og tilbud i et område som ligger utenfor vedtatt senterstruktur og vekstsoner. Dette må det i så fall også jobbes videre med. Kildn må generelt sett innarbeides bedre i både lokale og regionale planer.

Gjeldende kommuneplan legger ikke opp til utbygging og utvikling i dette området og det er ikke tilrettelagt infrastruktur i området.

Kommunal tilrettelegging og infrastruktur

I notat datert 07.03.22 (Tertnes Holding) opplyses det at det planlegges for autonome VA-løsninger på Kildn. Det planlegges for egne løsninger for vannforsyning, avløp og overvann og fast og flytende avfall knyttet til skipsbesøk, havneterminal, hotell og kontor. For andre avløpsløsninger enn det offentlige er det Statsforvalteren som er myndighet. Foreløpig er ikke prosjektet konkret nok til å vurdere hvilke konsekvenser utbygging har for utbygging av den kommunale infrastrukturen. Dette blir i så fall å komme tilbake til.

Men en utbygging av dette omfanget vil uansett kreve tilrettelegging også av kommunal infrastruktur. Dette vil være utfordrende for kommunen, særlig når det gjelder vann- og avløpsløsninger. Statsforvalteren har gjennom utslippstillatelsen satt frist for å oppfylle rensekravene, med planlagt infrastruktur innen 31. desember 2027. Innenfor denne fristen er det ikke rom for å endre på kommunens vedtatte planer for å tilrettelegg for infrastruktur til Kildn. Det er derfor viktig å se på hvordan en i det videre arbeidet kan løse utfordringene i ulike faser av en utbygging av Kildn. Det er blant annet nevnt et lokalt høydebasseng, og på tilsvarende måte kan en vurdere løsning med å etablere «fordrøyningsbasseng» for avløpet, slik

at en kan styre mengden avløp som tilføres det lokale offentlige nettet. Også disse forholdene må forslagsstiller utrede nærmere.

Prosjektet forutsetter at tilkomst til området skal løses gjennom tunnel. Det må utredes nærmere om dette lar seg gjennomføre i forhold til blant annet fjellkvalitet og overdekning.

Påvirkning av eksisterende turområder og naturkvaliteter

Kommunedirektøren har i sin vurdering av innspillet, datert 20.09.21 beskrevet og vurdert konsekvenser for landskap, friluftsliv, naturmangfold og kulturminner. Tiltaket ligger i et ubebyggt LNF-område med strandsone, vassdrag, myrområder og kystlynghei. Her er viktige naturtyper, hjortetråkk og rødlistearter og området er brukt som rekreasjons- og friluftsområde for lokalbefolkningen, øvrige innbyggere på Askøy og tilreisende. Det er mottatt flere innspill til kommuneplanens arealdel som viser dette.

I innspillet og notat fra Tertnes Holding AS (08.03.2022) er det vektlagt at området er avgrenset for å gjøre inngrepet minst mulig, og at utover selve fotavtrykket vil man søke å beholde mest mulig av natur og naturmangfold. Fotavtrykket utgjør om lag 10% av Tressmarka. Tressmarka vil derfor fremdeles kunne benyttes som rekreasjonsområde, men kvaliteten med uberørt strandsone og tilgang til sjø vil være redusert.

Konklusjon:

Kildn er et ambisiøst innovasjonsprosjekt og kan bidra til en grønnere maritim sektor, mer miljøvennlig persontransport og et mer bærekraftig reiseliv. Det kan skapes mange nye arbeidsplasser på Askøy, og det kan være et viktig prosjekt for grønn næringsutvikling både på Askøy og på Vestlandet. Prosjektet berører langt mer enn bare Askøys interesser og må ses i et regionalt perspektiv. Prosjektet har ennå ikke en forankring hos nabokommuner eller regionale myndigheter. Skal Kildn lykkes, også på Askøy, betinger det at andre kommuner og regionale myndigheter også er positive til prosjektet. Det er derfor fortsatt en vei å gå før Kildn kan realiseres.

Prosjektet er spilt inn til rullering av kommuneplanens arealdel, og formannskapet skal ta stilling til om de ønsker å omdisponere arealet fra LNF til havneformål i forslag til ny arealdel. Ut fra de føringer som ligger til grunn for rullering av arealdelen har kommunedirektøren i sin innspillsvurdering tidligere ikke anbefalt innspillet. Når innstillingen nå er positiv til å ta en skritt videre skyldes det endringen til havneformål og målsetting om nullutslipp, utdypende informasjon fra forslagsstilleren (07.03.2022), herunder presiseringer som er gjort med avgrensinger mot tur- og naturkvaliteter, og sannsynliggjøring av at det er investorer med tilstrekkelig finansiell tyngde til å finansiere anlegget. I tillegg har diskusjonen om byutvikling og passasjerhavn i Bergen aktualisert Kildn som en mulighet.

Men det er fortsatt mange uavklarte forhold og stor grad av usikkerhet. Ikke minst er det vesentlig hva Bergen kommune og Bergen Havn mener, hva fylkeskommunen mener om Kildn i et regional perspektiv og hvordan Statsforvalteren mener at Kildn kan imøtekomme nasjonale føringer.

En av målsettingene i Regional plan for innovasjon og næringsutvikling 2021-2033 er Rett areal til rett formål til rett tid. For å kunne vurdere om dette innspillet er rett areal til rett tid, bør prosjektet vurderes og utredes nærmere i en regional sammenheng. Selv om det er usikkerheter knyttet til prosjektet, har det potensiale til å løse viktige samfunnsutfordringer. For å komme videre i prosessen anbefaler kommunedirektøren derfor at det i forslag til kommuneplanens arealdel innarbeides havneformål i Eidsvika med mål om etablering av nullutslippshavn. I høringsperioden vil da nabokommuner, regionale myndigheter, øvrige høringsinstanser og allmenheten ta stilling til innspillet og kunne fremme sine synspunkter. Etter høringsperioden vil Askøy kommune ha et bedre grunnlag for å ta endelig stilling til om de ønsker å innarbeidet havneformålet i sin nye arealdel.

Kleppestø, 02.05.22

Eystein Venneslan
Kommunedirektør

Knut Natlandsmyr
plan- og bygningssjef

Rett utskrift, 16.05.22
Siri Bergesen-Larsen