

Hordaland fylkeskommune,  
Postboks 7900  
5020 Bergen  
hfk@hfk.no  
Ref: 2014/1180

Bergen 15. oktober 2015

## Høyringsfråsegn regional- og transportplan for Bergensområdet, frå Naturvernforbundet Hordaland, oktober 2015.

Me vil særleg støtta følgjande mål og strategiar i planen:

a) byggja kompakt og i hovudsak kring dei større sentra, for å bruka arealet mest muleg effektivt, for å få minimert transportbehovet.

b) eit miljøvenleg transportsystem og konkret at veksten i persontransport skal takast med kollektivtransport, sykling og gåing, og å prioritera infrastruktur for gåande innanfor vekstsonene og ved skular.

c) prioritera å byggja på plassar som bidrar til størst muleg utnytting av kollektivmateriellet.

d) fordela arbeidsplassane og bustadane betre, for å utnytta transportinfrastrukturen betre.

Men me har ein del merknader eller justeringar til enkeltpunkt i planen:

a) planen er inkonsekvent når den på den eine sida har redusert transportbehov som mål og samtidig støttar opp under ny ferjefri E39 mellom Bergen og Stavanger, og vil ha meir pendling mellom Bergen og Voss.

b) av same grunn er planen inkonsekvent òg når den strekar under at det må leggjast til rette for å kunna køyra utanom Bergensdalen, for å oppnå nullvekst i personbiltrafikken i Bergensområdet (s. 41). Ein 4-felts ny ringveg aust og på sikt eit «fullstendig» ringvegssystem vil bidra til å auka trafikken, og bidrar difor ikkje til å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken. Tilsvarande med Osvegen, Nyborgtunnellen, Mindetunnellen, Ringveg vest 3. byggjetrinn og oppgradering av Flyplassvegen med planskilte kryss.

c) me saknar ei presisering av at talet på parkeringsplassar alt i alt ikkje må auka. Planen har heldigvis som mål at «betre kollektivtransport må følgjast opp med å gjera det mindre attraktivt å reisa med personbil» (3.3.6, s. 42, 1. avsnitt). Og avgrensning av parkeringsmulighetane er ein viktig reiskap for å nå dette målet. På denne bakgrunnen finn me det ubalansert at planen kun nemner fordelar med parkering; at «parkering er eit sentralt verkemiddel for å hindra unødig køyring» og at «parkeringsplassar er ein føresetnad for at bilen er eit effektiv reisemiddel», og elles skriv ein del om å byggja innfartsparkeringsplassar  
Naturvernforbundet Hordaland ber difor Hordaland fylkeskommune laga ein fylkesstrategi for å redusera behovet for parkeringsplassar i Bergensområdet. I

denne sammenhengen etterlyser me tiltak for å redusera parkeringsbehovet ved handlesentra.

d) planen hevdar at «parkeringsanlegg i Sentrum bør leggjast i fjell og under bakken» (s. 42). Men anlegg i fjell gjev nye ulemper og utfordringar; både transporten for å frakta dei utspregde massane, å bruka massane på høvelege måtar og å frakta ut luftforureininga frå trafikken inne i fjellanlegget. Konkret er flytting av bygarasjen til underjordisk anlegg (som er planlagt under Smålungeren) nevnt som eit døme. Men denne flyttinga vil gje meir transport i Bergen sentrum.

e) planen nemner at som hovudregel bør detaljhandel og andre private tenester i bydelssenter dimensjonert for bydelen, men nemner to unntak: Åsane og Rådal/Lagunen, fordi desse tener eit større omland. Men me er skeptiske til slike unntak, av omsyn til å avgrensa trafikken og for å ha skikkeleg sjølvforsynte hovudsenter i heile planområdet.

f) me saknar ei grunngeving for at «Det kan vera føremålstenleg at både Bergen og regionsenterkommunane har eit visst overskot av arbeidsplassar» (s. 59). For i lys av målsetjinga om balanse mellom bustader og arbeidsplassar for å redusera reisebehovet, bør helst ikkje noko senter ha overskot av arbeidsplassar.

g) me stiller oss undrande til påstanden om at 200 % auke i (= 3-dobling av) passasjertalet med kollektive reisemiddel medfører 5-dobling av offentleg driftstilskot (s. 31). For normalt vil drifta vera meir effektiv, dvs kosta mindre pr passasjer, dess meir utbygd kollektivtilbodet er.

NB: Dette betyr ikkje at me er usamde i det føreslåtte tiltaket: å satsa meir på sykling og gåing. For gåing og sykling inneber sparte kostnader til infrastruktur og kollektivtrafikk, og gjev dei beste helsegevinstane.

h) me vil føya til «og syklande» i delmål 2 i punkt 3.1; at det skal prioriterast infrastruktur òg for sykkel i vekstsonene og ved skular (underforstått dei skulane som enno ikkje har slik infrastruktur). Me vil òg at planen skal prioritera å leggja til rette for å ta med sykkel på kollektive transportmiddel.

i) planen nemner heldigvis båttilbod som eit effektivt alternativ til landbaserte transportformer (s. 34). Men det er teke ein reservasjon: at det vert nytta miljøvenlege teknologiske løysingar. Me er samde i denne reservasjonen, men fordi båttransport ikkje krev vegareal, oppfordrar me desto sterkare til å prioritera å bidra til utvikling av båttransport som har ned mot null utslepp og som krev lite energi.

j) me støttar planen si satsing på høgfrekvente bussstamlinjer i område som høver for ein samhengjande bystruktur, og regionale stamlinjer mellom regionsentra og Bergen sentrum som køyrer ekspress myllom bylinjene sine ytterpunkt og Bergen sentrum.

Samtidig, i lys av målet om desentralisert senterstruktur, må det ikkje forsømmast å satsa på relativt høgfrekvente gjennomgåande stamlinjer mellom bydelssentra i Bergen kommune og mellom regionsentra og nærliggjande bydelssenter, t.d. på

strekningane Straume - Loddefjord - Oasen - Nesttun - Lagunen, og Åsane sentrum - Ytre Arna - Indre Arna.

Når det gjeld utviklinga av linjer for skinnegående transport, meiner me Bergensområdet både treng liner med mange stopp og liner med få stopp og fart som konkurrerer på tid med motorvegane. Når planen påpeikar tidsgevinsten som årsak til den høge kollektivandelen t.d. mellom Arna og Bergenhus (s. 32), viser dette etter vårt skjøn potensialet for snøgg skinnegående transport i heile Bergensområdet. Difor er det viktig å sikra regulering av ulike typar liner med sams haldeplass/stasjon ved knutepunkta, og forbikøyringsspor der linene skal bruka sams trasé, so tidleg som råd.

Her viser me til skissa på side 10 i det Naturvernforbundets visjon «Gode, grønne Bergen» som ei muleg løysing for eit framtidig linjenett. ([bit.ly/godegronnebergen](http://bit.ly/godegronnebergen))

k) om logistikk-knutepunkt for gods i Bergensområdet (s. 43): Å handtera store godsmengder krev store areal. Samtidig må det vera viktig at ikkje erstatninga for dagens terminalar grip inn i naturmiljø, kultur og landskap på negative måtar, eller bidrar til å auka lastebiltransporten. Me trur at fleire mindre terminalar istadenfor ein stor vil gjera det lettare oppnå vedtekne miljømål. Difor oppfordrar me Hordaland fylkeskommune, i samarbeid med Jernbaneverket, om å greia ut om det er råd å satsa på mindre terminalar istadenfor éin stor terminal.

Og me oppfordrar HFK til å sjå kritisk på om framtidig terminalbehov nødvendigvis må vera vesentleg større enn i dag, sett i lys av den lite miljøvenlege norske forbrukarkulturen.

l) planen påpeikar at potensialet for skred og ras på strekninga Bergen - Voss aukar med aukande nedbørmengder (s. 41). Men kvifor har nedbøren auka? Oversyn over utslepp av klimagassar viser at transportsektoren, og særleg transporten med bil, har bidratt med eit stort bidrag til den auka konsentrasjonen av klimagassar i atmosfæren. Difor må det vera viktig å planleggja slik at biltrafikken mellom Bergen og Voss ikkje aukar. Men tilrådd konsept K5 legg til rette for auka biltrafikk.

Difor ber me Hordaland fylkeskommune om å prioritera jernbana men kun ei moderat oppgradering av E16. Samtidig erkjenner me at å oppgradera tunnellane på dagens trafikerte stamveg inneber store ulemper. Derfor bør det tilretteleggjast for at lastebilane kan fraktast på kolonnekøyringstog slik som mellom anna skjer i Tyskland og Sveits.

m) til slutt repeterer me vår generelle grunngjeving for å satsa på kollektivtrafikk, sykling og gåing og å redusera biltrafikken:

A. Kollektivtrafikk tek mindre plass pr passasjer, både på vegane og til parkering. Dette er særleg viktig når praksis har vist at det er mindre enn 1,5 passasjer i snitt i kvar privatbil.

B. Kollektivtrafikken vil òg normalt forureina mindre pr passasjer. Også sett i lys av total miljøbelastning frå produksjon til ferdig skrota kjøretøy, er bidraget pr passasjer frå kollektivtransporten betydeleg mindre enn frå biltrafikken (1). Det er

difor ikkje utan grunn at EU har sett som mål 40 % reduksjon av klimagassutsleppa frå 1990 til 2030 (2). Og Noreg ligg dessverre dårleg an, for dei norske utsleppa i 2014 var 3,5 % høgare enn i 1990. Og med tanke på transportpolitikken, var utsleppa frå vegtrafikken i 2014 heile 31,1 % over 1990-nivået (3).

C. Kollektivtransport medfører mindre støy enn massebilismen, og kollektivtransport medfører mosjon til og frå haldeplassane, samanlikna med om ein i eigen bil køyrer heile vegen mellom reisestart og reisemålet.

D. Og gåing og sykling er suveren både på mosjon og kostnader til infrastruktur og vognmateriell.

Når det er sagt, må også Hordaland fylkeskommune følgja Oslo og Akershus si målsetjing om fossilfri kollektivtrafikk innan 2020.

Referansar:

(1) Artikkel frå Guardian: <http://ec.europa.eu/energy/en/topics/energy-strategy/2030-energy-strategy>

(2) dokumentasjon på EU-mål om reduksjon av klimagassutslepp  
<http://ec.europa.eu/energy/en/topics/energy-strategy/2030-energy-strategy>

(3) ssb-statistikk  
<https://www.ssb.no/klimagassn/>