

Fjell kommune  
postmottak@fjell.kommune.no

Bergen kommune  
postmottak@bergen.kommune.no

Bergen 31.oktober 2015

## Høringsuttalelse til reguleringsplan for Sotrasambandet. Ny rv. 555 mellom Kolltveit i Fjell og Storavatnet i Bergen.

**Et Sotrasamband som foreslått i reguleringsplanen vil innebærer at veikapasiteten i området blir tredoblet, etter at ny firefeltsvei er bygget og dagens to-feltsbro er ferdig rehabilitert. Planforslaget stimulerer til et gammeldags og ikke-bærekraftig arbeids- og bosettingsmønster samt en massiv vekst i personbiltrafikken. Reguleringsplanen innebærer et grovt brudd på lokale, regionale og nasjonale målsettinger og må fullstendig revideres.**

Både lokalt, regionalt og nasjonalt er det slått fast at «veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange». Bystyret i Bergen har dessuten vedtatt målsetning om 10 % reduksjon i biltrafikken innen 2020, med 2013 som basisår. I plattform for det nye Byrådet i Bergen er det bestemt at «Nye samferdselsprosjekter skal ha som mål å redusere den samlede biltrafikken i Bergen». Både Klimaforliket og Nasjonal Transportplan slår fast at all vekst i persontransport skal skje ved at folk går, sykler eller reiser kollektivt. Naturvernforbundet Hordaland mener det er nødvendig med 50% reduksjon av personbiltrafikken i Bergen innen 2030.

Med sin massive satsing på økt bilkapasitet, undergraver reguleringsforslaget overordnede mål, og fire av de seks hovedmålene som den skal oppfylle. Planforslaget er et klart brudd med Klimaforliket og Nasjonal Transportplan 2014<sup>i</sup>.

Økt veikapasitet gir økt bilbruk. Eller for å sitere Statens Vegvesen: "I litteraturen som omhandler sammenhenger mellom bedre vegstandard og økt biltrafikk, er det stor enighet om at vegutbygging i storby gir så stor økning i biltrafikken at en eventuell bedre flyt kun vil være midlertidig."<sup>ii</sup>

Når reguleringsplanen tilrettelegger for en tredobling av veikapasiteten ved å bygge firefelts motorvei i tillegg til den eksisterende broen, blir resultatet en enorm vekst i biltrafikken. Dette bryter med målene Sotrasambandet skal innfri. Om Bergen kommune og Fjell kommune vedtar reguleringsplanen som foreslått, undergraves Stortingets viktige klima- og transport målsettinger.

Sotrasambandets overordnede mål inkluderer å "(...) styrke Sotra/Øygarden si rolle for regionale og nasjonale næringsinteresser som ein integrert del av ein funksjonell Bergensregion." En funksjonell Bergensregion forutsetter areal- og transportplanlegging som gjør at folk kan reise kort og uten bil. Bilkøer kostet allerede i 2011 næringslivet i Bergensregionen omlag 4 milliarder kroner, i følge Bergen Næringsråd<sup>iii</sup>. Reguleringsplanen legger opp til flere køer i fremtiden ved å lokke flere personbiler til å kjøre lengre. Allerede

i perioden før trafikkveksten har spist opp kapasitetsøkningen i selve Sotrasambandet skaper veiutvidelsen problemer i andre deler av bergenstrafikken, når Sotrasambandet pumper enda flere biler inn til byens flaskehals.

Kommunedelplanen for sambandet, som er vedtatt av Fjell kommune og Bergen kommune har seks hovedmål. Reguleringsplanen sparker beina under fire av dem [vår nummerering]:

1. "Det skal utviklast eit fastlandssamband mellom Sotra/Øygarden og Bergen som sikrar gode og effektive kommunikasjonsstilhøve (...)"
2. "Det skal leggst til rette for eit effektivt og sikkert samferdselsanlegg for alle transportgrupper"
3. "Anlegget skal leggst til rette for å kunne oppnå mål om at mest mogleg av framtidig transportbehov kan løysast ved hjelp av kollektivtransport og gang-/sykkeltransport.
4. "Bidra til at transportsektoren reduserer utslepp av klimagassar."

Det første av de her gjengitte hovedmålene, om gode og effektive kommunikasjonsforhold, lider samme skjebne som det overordnede målet. Bredere veier gir flere biler som gir mer kø. Kø er ikke effektivt.

Prioriteringen av biler undergraver også det andre hovedmålet. Mens bilene får tilsammen flere titalls meter veibredde, får gående og syklende veier som ikke en gang er adskilt fra hverandre på store deler av strekningen. Reguleringsplanen har heller ikke funnet plass til bybane eller gjennomgående kollektivtrasé.

Planen tar ikke på alvor det tredje av de nevnte målene, at mest mulig av framtidens transportbehov skal løses uten økt bilbruk. Den eneste måten planen forsøker å oppnå dette målet, er et kreativt forsøk på å omdefinere persontrafikk slik at personreiser som gjelder næring ikke regnes med.

Reguleringsplanen ignorerer totalt det siste av målene, at sambandet skal bidra til å redusere utslipp av klimagasser. Tvert imot vil det foreslåtte sambandet støpe i asfalt at klimagassutslippene skal holdes på et høyt nivå. Den manglende interessen for klimahensyn illustreres av at planforslaget løfter det fram som et hovedmål i innledningen, for deretter å ikke nevne klimagassutslipp i resten av det 150 sider lange dokumentet.

Planforslaget nevner at bompenger kan ha en trafikkavvisende effekt, men skyver det inn i framtiden å beregne hvor høye de må være for at målene skal oppnås. Det er nok klokest, om planforslaget skal få gjennomslag. Prisen som må til for å tvinge biltrafikken innenfor dagens nivå kunne vise seg sjokkerende høy. Bergen har erfaring med at selv en dobling av bompengene ikke er nok til å redusere trafikken<sup>iv</sup>.

Bergen har slitt med køproblemer og giftig luft i en årrekke, men tøffe virkemidler er risikosport for politikere som vil velges. Selv ikke mange år med gjentatte kritiske perioder med inversjon og ulovlig høy luftforurensning har fått politikerne til å ta i bruk restriktive virkemidler - med unntak av en dag med datokjøring. Veiprisning har blitt blankt avvist av de styrende. Er det - om man tar målsetningene på alvor - fornuftig å sette all sin lit til at politikerne i fremtiden vil være modigere eller velgerne mer forståelsesfulle? Og om veiprisning virkelig var politisk mulig, hvorfor ikke beholde dagens veikapasitet, men bruke prismekanismene slik at flere velger bybane, buss, sykkel og gange og trafikken flyter greit

for de gjenværende bilistene? Det ville gitt store besparelser å kutte ut motorveien, ikke bare for naturen. Med et eksempel fra Naturvernforbundet Hordalands visjon for Gode, Grønne Bergen: En sykkelvei med like stor personkapasitet som en firefelts motorvei genererer bare en tiendedel av klimagassutslippene, bruker mindre enn en tredjedel av arealet og koster bare en syvendedel<sup>v</sup>. Mange av de som i dag bruker egen personbil, bør stimuleres til å reise kollektivt, samkjøre eller sykle. Dette vil bidra til bedre plass på veien til næringstransport, kollektivtilbud og de som må bruke egen bil.

Gode, Grønne Bergen gir en anvisning for hvordan Sotrasambandet kan bli fremtidsrettet og bærekraftig: "Den nye broen må planlegges for bybane og buss. Mellom Sotra og fastlandet skal det til sammen foresatt bare være to felt for biler, som i dag. Syklister og gående får enten overta gamlebroen eller egne felt på den nye broen, som i så fall blir bilfri."

Forslaget til reguleringsplan for Sotrasambandet vil bidra til å forsterke et ikke-bærekraftig arbeids- og bosettingsmønster med økt lokal forurensing og klimagassutslipp.

**Naturvernforbundet Hordaland går i mot en hver kapasitetsøkning for personbil mellom Sotra/Lillesotra og Bergen. Vi oppfordrer Bergen kommune og Fjell kommune å sende forslag til reguleringsplan tilbake til Statens vegvesen.**

---

<sup>i</sup> *Nasjonal transportplan 2014 – 2023*, Regjeringen.

<https://www.regjeringen.no/contentassets/e6e7684b5d54473dadeeb7c599ff68b8/no/pdfs/stm201220130026000dddpdfs.pdf>

<sup>ii</sup> *Klimagassutslipp ved ulik vegstandard - vurdering av klimakrav og anskaffelser. Pilot E6 Biri–Vingrom*, Statens Vegvesen, 2011

<sup>iii</sup> VG

<http://www.vg.no/forbruker/bil-baat-og-motor/bil-og-trafikk/biler-i-koe-koster-naeringslivet-milliarder/a/10091474/>

<sup>iv</sup> Bergensavisen

<http://www.ba.no/nyheter/doble-bompenger-ga-ikke-mindre-trafikk/s/1-41-6787981>

<sup>v</sup> *Gode grønne Bergen*, Naturvernforbundet Hordaland 2015.

<http://naturvernforbundet.no/getfile.php/Fylkeslag%20-%20Hordaland/NaturVest/NaturVest%203%202015%20tillegg%20-%20Gode%2C%20gr%C3%B8nne%20Bergen.pdf>