

Bergen, 19.10.2021

Kommunedelplan E16/E39

Arna-Vågsbotn-Klauvaneset (Ringveg øst)

Sammendrag

Naturvernforbundet Hordaland mener at det ikke bør bygges firefelts motorvei på strekningen Arna-Vågsbotn-Klauvaneset. Når målet er nullvekst eller reduksjon i veitrafikken, er det feil å bygge en vei som vil føre til økt biltrafikk og høyere klimagassutslipp. Prosjektet vil også bety tap av natur og matjord, økt byspredning og mer forurensing, bl.a. fra mikroplast/svevestøv. Kun ett av fire definerte samfunns mål for prosjektet blir oppfylt. Kostnaden er skyhøy - ca. 11 milliarder - og den beregnede samfunnsnyten viser «betydelig negativ nytte».

Dagens trasé bør derfor beholdes, men med nødvendig sikring og modernisering. Man bør vurdere å bygge miljøtunell for å skjerme boligområdene på Hylkje fra gjennomgangstrafikken på E39.

Fire samfunns mål

I høringsdokumentet står det oppgitt fire samfunns mål for prosjektet:

1. Det skal legges til rette for et riksveganlegg for E16 Arna-Vågsbotn og E39 Vågsbotn-Klauvaneset som skal knytte Bergen og Nordhordland bedre sammen og være en effektiv, sikker og forutsigbar transportforbindelse i riksvegnettet. Veganlegget skal samtidig avlaste dagens vegnett i Arna og Åsane bydel.
2. Målsettingen i Miljøløftet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange, skal legges til grunn.
3. Som del av framtidig Ringveg øst skal anlegget bidra til framtidig reduksjon i biltrafikk gjennom Bergen sentrum.
4. Eksisterende bruks- og verneverdier skal ivaretas slik at verdifulle områder ikke ødelegges eller bygges ned.

Av disse fire punktene oppfyller prosjektet bare det første.
Prosjektet bør derfor ikke gjennomføres.

Blir ikke nådd: Målsettingen om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange

Høringsdokumentet slår fast at beregninger viser at "samlet system Fjøsanger-Klauvaneset gir økt trafikkarbeid (kjtkm) i Bergen". I klartekst betyr dette: Trafikken vil øke, stikk i strid med vedtatte politiske mål.

Det er en velkjent effekt at økt veikapasitet i et urbant pressområde fører til økt trafikk. På aksene Klauvaneset - Vågsbotn - Indre Arna vil en firefelts motorvei, i tillegg til dagens tofeltsvei, bety en tredobling av dagens veikapasitet.

En videre utbygging av motorveinettet i Bergen gjør det mer attraktivt å bruke bil. Presset for å etablere boligområder i perifere strøk med nærhet til motorvei, men med dårlig kollektivtilbud, vil øke. Ny motorveier, som denne, blir en viktig drivkraft for fortsatt, uønsket byspredning, og gjøre det svært vanskelig å nå politiske mål om fortetting, arealnøytralitet og "Gåbyen".

Høringsdokumentet slår fast at "alle alternativer gir økte klimagassutslipp". I en tid hvor vi må kutte våre klimagassutslipp kraftig, er det helt feil å bruke milliarder av kroner på et prosjekt som tvert i mot øker disse.

Prosjektet vil forverre konkurranseforholdet mellom privatbil og kollektivtransport: Hva folk velger, bestemmes i stor grad av det relative konkurranseforholdet mellom disse. Utbygging av nye motorveier vil gjøre det enda mer tidseffektivt å bruke privatbil enn å velge kollektivt. I dette tilfellet, vil f. eks. Arnatogets konkurransefordel overfor privatbilen opplagt bli svekket.

Naturvernforbundet vil ellers bemerke at høringsdokumentet fra Statens vegvesen har som uttalt forutsetning at våre folkevalgtes mål om reduksjon eller nullvekst i vetirafikken vil mislykkes: "Trafikkberegningene for 2050 viser betydelig trafikkvekst sammenlignet med dagens nivå".

Blir ikke nådd: Målsettingen om at anlegget, som del av framtidig Ringveg øst, skal bidra til framtidig reduksjon i biltrafikk gjennom Bergen sentrum.

Strekningen Vågsbotn-Indre Arna er tenkt som den nordlige halvdel av en framtidig Ringvei øst. Men ulike utgreiinger viser at Ringvei øst i liten grad vil føre til redusert trafikk gjennom det sentrale Bergen. Gjennomgangstrafikken som passerer Bergen nord-sør på E39, er en svært liten del av totaltrafikken. De aller fleste som passerer Nygårdstangen og Danmarks plass har utgangspunkt eller reisemål i en av de sentrale bydelene. Ringveg-øst-utredningen (SVV, 2016) viste at bare 11 prosent av personbilturene i «midtsonen» er gjennomgående.

Høringsdokumentet slår tydelig fast:

"Beregningene i Regional transportmodell tyder ikke på en stor «ringvegeffekt»" (side 10).
"Nordre innfartsåre får høyere trafikk, mens Sjølinjen og Danmarks plass får marginal nedgang sammenlignet med referansealternativet" (side 102).

Blir ikke nådd: Målsettingen om at eksisterende bruks- og verneverdier skal ivaretas slik at verdifulle områder ikke ødelegges eller bygges ned.

En ny motorvei er i seg selv svært arealkrevende og betyr nedbygging av natur. Vegvesenets nye traseforslag over Haugland og Blindheimsdalen vil bety et uakseptabelt tap av matjord, og sannsynligvis nedlegging av eksisterende gårdsdrift.

Vi vil også peke på faren for forurensing fra svevestøv/mikroplast og inversjon i Blindheimsdalen, og de store problemene med håndtering av masser.

Tre av fire samfunns mål blir altså ikke oppfylt. Den beregnede netto nytte-effekten er sterkt negativ (side 11). For oss i Naturvernforbundet er det vanskelig å forstå hvordan Statens vegvesen da kan hevde dette:

"Det å ikke bygge ny veg, referansesituasjonen, kommer best ut for prissatte og ikke-prissatte konsekvenser, men kommer dårlig ut vurdert mot måloppnåelsen som er satt for prosjektet" (side 13).

Det kan virke som om SVV på egen hånd har lagt til grunn at ett av samfunnsmålene skal veie tyngre enn de tre andre til sammen. Vi er kritiske til dette.

Sekundære standpunkt

Om prosjektet likevel blir vedtatt, er det viktig

- at ett av de to feltene i hver retning blir regulert som kollektivfelt, både for å sikre fremkommelighet for buss, men også for at veikapasiteten ikke skal øke for mye.
- at foreslått trase over Blindheimsdalen/Haugland velges bort til fordel for alternativet med lang tunell.