

Statens vegvesen  
Askedalen 4  
6863 Leikanger  
firmapost-vest@vegvesen.no

Bergen 10. november 2016

## **Høringsuttalelse Ringveg øst og E39 nord i Åsane**

To hovedargument for å bygge Ringveg øst har vært  
*å få redusert trafikken i Bergensdalen*  
*minske sårbarheten i vårt trafikksystem.*

Planene om en firefelts motorvei Ringveg øst med videreføring som E39 nord i Åsane vil i liten grad fjerne trafikk fra Bergensdalen og må derfor skrinlegges.

For å redusere sårbarheten i Bergens trafikksystem, bør samfunnet gjennomføre en storstilt satsing på ny, miljøvennlig infrastruktur, som nye bybanelinjer, kollektivtraseer, sykkelveinett og gangveier.

I tillegg bør Statens vegvesen, i stedet for firefelts motorvei, utrede oppgradering og trafiksikring av fylkesvei 580 mellom Midttun og Espeland, med to felt som standard.

### **Ringveg øst reduserer knapt trafikken gjennom Bergensdalen og trafikktallene bygger på tvilsomme forutsetninger.**

En viktig begrunnelse for planene om en Ringveg øst, er ønsket om å redusere biltrafikken gjennom Bergensdalen. Men når gjennomgangstrafikken viser seg å kun utgjøre 11 prosent av de reisende, bidrar ikke motorvei på Ringveg øst i liten grad til dette. Utredningen fra Statens vegvesen viser dessuten at effekten vil være liten eller ingen: "Uten økte restriksjoner bidrar konseptet lite til å redusere trafikken i Bergensdalen" (Kapittel 4 punkt 5).

Naturvernforbundet Hordaland vil peke på at trafikktallene kan bli vesentlig høyere enn angitt. I beregningene har Vegvesenet rett og slett valgt å ikke ta høyde for befolkningsvekst og endret arealbruk (Kapittel 4 punkt 2 Forutsetninger).

Når Vegvesenet skriver at Ringveg øst "gir isolert sett noe mer trafikkarbeid totalt", er dette viktig å merke seg. En konklusjon som altså ikke tar høyde for den befolkningsveksten vi vet kommer, og heller ikke for mereffekten av en sannsynlig byspredning. Mengden bilkjøring på en ny Ringveg øst/E39 nord i Åsane kan bli enda høyere enn det tallene viser. Det er en sterkt uønsket utvikling og brudd på nasjonale, regionale og lokale målsettinger om nullvekst i personbiltrafikken. Motorveiprojektet Ringveg øst/E39 nord i Åsane bryter fullstendig med Byrådet i Bergens politiske plattform, hvor det er slått fast at:

*Nye samferdselsprosjekter skal ha som mål å redusere den samlede biltrafikken i Bergen.*

*Byrådet står ved bystyrets målsetning om en 10 % reduksjon i biltrafikken innen 2020, med 2013 som basisår.*

*Veksten i transportbehovet i Bergen må løses ved bruk av kollektivtransport, gange og sykling.*

### **Fremmer uønsket byspredning**

En videre utbygging av motorveinett i Bergen gjør det mer attraktivt å bruke bil og svekker mer bærekraftige transportformer. Nye motorveier vil være en viktig motor for fortsatt, uønsket byspredning, og gjøre det umulig å nå politiske mål om fortetting og "Gåbyen". Mange vil godta lang reisevei mellom hjem og arbeid om man kan kjøre dør til dør i relativt høy fart. Presset for å etablere boligområder i perifere strøk med nærhet til motorvei, men med dårlig kollektivtilbud, vil øke. Sentrumshandel og småbutikker vil få forverret konkurranseforhold mot bilbaserte kjøpesentra.

### **Forverrer konkurranseforholdet bil/kollektivtransport**

Om folk velger å bruke bil eller kollektivtransport, bestemmes i stor grad av det relative konkurranseforholdet mellom disse. Utbygging av nye motorveier, som ringvei øst/E39 i Åsane vil gjøre det enda mer tidseffektivt å bruke privatbil enn å velge kollektivt. Om reisen Åsane-Fana/Ytrebygda går tre ganger raskere med bil på motorvei enn med bybane, vil de fleste velge bil. Utredningen erkjenner også denne effekten, og bruker den som en del av begrunnelsen for å ikke velge vestre trasé for E39.

### **Dårlig klimaeffekt og stor miljøbelastning**

Veitrafikken står for mer enn halvparten av klimagassutslippene lokalt i Bergen. Som Statens Vegvesen så riktig skriver (kapittel 4, punkt 4), vil nye veier og mer kapasitet gi økt trafikk. Statens vegvesen slår også tydelig fast at Ringveg øst ikke er et klimatiltak (kapittel 4, punkt 4). I På en rekke plan er det politisk slått fast at vi må kutte utslippene av klimagasser drastisk. Da er det uforsvarlig å bruke store ressurser på noe som til de grader gjør dette vanskeligere.

Naturvernforbundet Hordaland minner om at et bysamfunn basert på massebilisme uansett forutsetter et høyt ressursforbruk og gir en stor miljøbelastning. Dette gjelder også om kjøretøyene ikke går på fossilt drivstoff. Også elbiler gir store utslipp gjennom sin levetid, både i produksjon og gjennom bruk: Blant annet bruk av elektrisitet av fossilt opphav, veislitasje/svevestøv og forurensing av mikroplastartikler fra bildekk.

Bygging og vedlikehold av store veianlegg er også kilder til store utslipp, særlig om anleggene ødelegger myrer og våtmarksområder som er naturens egen karbonlagring.

Problemene med helsefarlig luftforurensing finnes ikke bare i Bergen Sentrum. Også områder som Fjøsanger, Midtbygda i Åsane og Indre Arna er utsatt, og vil få det verre med økt trafikk på en ny Ringveg øst og E39. I forsøket på å dempe luftforurensingen i sentrum, risikerer vi å skape nye problemer i ytre bydeler.

Støyplagen fra nye motorveier vil også bli stor.

### **Restriksjoner på biltrafikken er en usikker forutsetning**

I sin utredning peker Statens Vegvesen gjentatte ganger på at det vil være nødvendig med sterke restriksjoner på biltrafikken: Trafikantbetaling (bompenger), også i ytre strøk av byen og fjerning av parkeringsplasser. Naturvernforbundet Hordaland er helt enig med Vegvesenet på dette punktet, men minner om at slike tiltak forutsetter at en politisk vilje til restriksjoner er konstant til stede. Det er en svært usikker forutsetning. Et politisk flertall kan f.eks. på kort tid fjerne eller minke trafikantbetalingen, og dermed endre forutsetningene. Når noen titalls milliarder er brukt på et veiprojekt, er det naturlig å anta at presset for å utnytte dette maksimalt, altså tillate stor trafikk, vil være sterkt.

### **Store inngrep i landskapet**

Motorveier er en ekstremt arealkrevende transportform. En bygging av Ringveg øst vil båndlegge store arealer og gi sterkt uønskede inngrep i landskapet. Den stadige nedbygging av naturområder er en viktig grunn til at naturmangfoldet og naturens karbonlagringsevne svekkes, og bør derfor i størst mulig grad unngås.

### **Feil bruk av samfunnets ressurser**

En rekke politiske vedtak slår fast at vi må kutte klimagassutslippene kraftig, biltrafikken i byområdene skal reduseres, Bergen skal fortettes, og gange, sykkel og kollektivtransport prioriteres. Det er derfor grunnleggende feil å bruke samfunnets ressurser til noe som sterkt motvirker disse målene.

Statens Vegvesen beregner grovt utgiftene for Ringveg øst / E39 nord i Åsane til mellom 17-26 milliarder kroner, med en usikkerhet på pluss/minus 40%. I følge disse foreløpige beregningene kan kostnaden altså bli opp til 38 milliarder kroner.

Bergen ville kunne få en imponerende infrastruktur for bybane, busstraseer, gangveier og et sykkelveinett for de samme midlene. Når flere velger bærekraftige alternativ til å kjøre alene i personbil, reduseres også belastningen og sannsynligheten for ulykker på veinettet. Større transportmangfold vil være viktige tiltak for å redusere sårbarheten i bergensområdets trafikksystem. Slik kan samfunnet bruke sine midler til både å styrke samfunnssikkerheten og skape en miljøvennlig utvikling samtidig.

Når nasjonale, regional og lokale mål tilsier at vi skal kjøre mindre bil, kan det ikke brukes flere milliarder kroner til å bygge vei som tilrettelegger for byspredning og økt bilbruk.

## Oppsummering

Naturvernforbundet Hordaland ber om at videre arbeid med Ringveg øst og E39 nord i Åsane gjøres gjennom oppgradering og trafikksikring som tofelts vei, basert på eksisterende veier, og ikke som firefelts motorvei. Spesielt bør fylkesvei 580 mellom Midttun og Espeland bli utbedret. Sårbarheten i trafikksystemet bør minskes gjennom en storstilt satsing på ny, miljøvennlig infrastruktur, som nye bybanelinjer, kollektivtraseer, sykkelveinett og gangveier. Denne strategien er nødvendig for å redusere behovet for personbilbruken i Bergensregionen.

MED VENNLIG HILSEN  
NATURVERNFORBUNDET HORDALAND

Gabriel Fliflet  
Styremedlem

Nils Tore Skogland  
Daglig leder