

Bergen Kommune  
Byrådsleders avdeling  
Postboks 7700  
5020 Bergen

Bergen, 25. august 2014

## Høringsuttalelse til Planprogram for ny kommuneplan 2015 - 2030 for Bergen Kommune

Saksnummer 201401944

### Sammendrag:

#### *1. Grunnpremisset om at vekst er et gode må nyanseres*

Ulike typer vekst må defineres og både positive og negative sider drøftes. Vekst som ikke er forenlig med bevaring av naturmangfold og med en kraftig reduksjon i klimagassutslipp må defineres som uakseptabel.

#### *2. Det trengs en kraftig forbedring av planen m.h.t klima, miljø og natur.*

Dokumentet preges av svake eller fraværende miljøambisjoner. Det står ingenting om mål og midler for å få ned klimagassutslippene. Samtidig foreslås et nytt hovedveisystem, som vil øke veikapasiteten og dermed utslippene. Å bruke store ressurser på mer vei er det stikk motsatte av å prioritere kollektiv, sykkel og gange. NVH ber om at det i stedet blir utredet et miljøvennlig, helhetlig transportsystem som bygger på full utbygging av bybanen med nye lynlinjer, kollektivfelt på alle innfartsårer, etablering av et sammenhengende sykkelveinett i hele kommunen samt gjennomgående sykkelbaner for høyere fart.

#### *3. Struktur på planstrategien*

Form og oppbygging av plandokumentet virker nokså tilfeldig og mangelfull. Visjoner og tiltak blandes om hverandre. Vi anbefaler at foreslått struktur fra Miljøverndepartementet følges (kgl. res. 24/6 2011), hvor det skal skilles mellom tilstandsbeskrivelse, mål og tiltak, og 6 temaer drøftes:

- Klima og energi
- By- og tettstedsutvikling
- Samferdsel og infrastruktur
- Verdiskaping og næringsutvikling
- Natur, kulturmiljø og landskap
- Helse, livskvalitet og oppvekstmiljø

## 1. Grunnpremisset om at vekst er et gode må drøftes og nyanseres

Dokumentet bygger på et vagt uttalt premiss om at vekst i seg selv er positivt. NVH mener dette premisset må diskuteres og at det må klargjøres hva slags type vekst som er ønskelig. Det er f.eks. forskjell på å ta hensyn til en forventet befolkningsvekst og tilrettelegge for bærekraftig utvikling eller legge opp til spredning av pendleromland og økt vekst i biltrafikken. Hva slags vekst er det man tenker på? Vekst i folketallet? I verdiskaping? I veikapasiteten? I cruisebåttrafikken? Mange former for vekst har negative virkninger. Dokumentet bør derfor definere ulike former for vekst og drøfte både positive og negative sider av disse.

Vekst som ikke er forenlig med bevaring av naturmangfold og med en kraftig reduksjon i klimagassutslipp må defineres som uakseptabel.

## 2. Det trengs en kraftig forbedring av planen m.h.t klima, miljø og natur.

NVH reagerer sterkt på det svake og mangelfulle miljøfaglige grunnlaget for planprogrammet. Det er overraskende at et høringsdokument om samfunnsdelen av KPA er langt svakere på dette feltet i 2014 enn den siste av slaget - vedtatt i Bergen Bystyre 1996.

Vi vil her gå inn på ulike temaer i punkt 3) Langsiktige utviklingstrekk og punkt 4) Kommuneplanens samfunnsdel:

### *Hensyn til klima og miljø (s. 8):*

Teksten om klima handler kun om forebygging av lokale problemer som skyldes klimaendringer. Dette er et i og for seg et viktig tema, men kjernen i saken - at bergensernes klimautslipp skaper klimaendringer og må reduseres - står det ingenting om. Dette er oppsiktsvekkende og alvorlig.

Planen må inneholde et klart og tallfestet mål om hva som skal være bergensernes klimautslipp ved utgangen av perioden. Som verktøy for å nå dette, må Bergen Kommune etablere et klimabudsjett med forpliktende mål. Dette må oppdateres årlig.

I avsnittet om luftkvalitet står det:

a) "Bergen har jevnt over god luftkvalitet". Selv om utsagnet nyanseres senere, opplever vi dette nærmest som en bagatellisering av et alvorlig luftforurensingsproblem. Astmatikere må holde seg innendørs flere uker i strekk. Bergen har et alvorlig problem med luftforurensing, selv om forholdene ikke er like ille over alt og til alle tider.

b) at det trengs tiltak for å redusere utslipp fra transport. Her nevnes to saker:

- 1) "Fortsatt utbygging av kollektivtilbudet samt tilrettelegging for gange og sykling bør prioriteres"
- 2) "I tillegg må det utvikles et ringveisystem som kan lede trafikk utenom sentrum"

Punkt 2 - et nytt ringveisystem - vil øke veikapasiteten dramatisk. Det er all grunn til å forvente en tilsvarende økning av biltrafikken. Dette vil føre til økning av utslippene av klimagasser, og sannsynligvis også av lokalt forurensende utslipp.

NVH minner om at lokal forurenset luft ikke bare er et problem i Sentrum og Bergensdalen, men også i mange bydeler. Jo større veikapasitet og høyere biltrafikk, jo mer vil luftproblemene i bydelene øke. Selv om en nedgang i trafikken i Sentrum og Bergensdalen kan påvirke luftforurensingen der, vil man med økt veikapasitet i realiteten bare forskyve problemene til nye områder. Arnadalen er også utsatt for problem med induksjon på sammen måte som Bergensdalen.

Med utbygging av flere nye motorveistreknings (Nyborgtunnelen, Indre Arna - Vågsbotn, Rådalen - Svegatjønn, nytt Sotrasamband) vil biltrafikken bli ytterligere stimulert, og gi kraftig økt forurensing bl.a. i Midtbygda (Åsane), Indre Arna, Fjøsanger og i Rådalen/Lagunen. Økt trafikk fra et nytt hovedvegssystem vil komme på toppen av dette.

NVH presiserer at skipstrafikk og vedfyring også er viktige kilder til forurenset luft, og ber om at dette blir inkludert i en utredning om tiltak mot lokal luftforurensing.

Det trengs en utredning med beskrivelse av og tiltak mot lokal luftforurensing. Se mer under "Behov for utredninger".

#### *Velfungerende bystruktur (s. 8):*

Naturvernforbundet Hordaland vil gi skryt for gode punkter om en mer kompakt by med kortere reiseavstander og fortetting av eksisterende senterområder i stedet for utbygging på dyrket mark eller i uberørt natur.

#### *Fremtidsrettede transportløsninger (s.9):*

Her står det at "Biltrafikk er en hovedkilde til klimautslipp i vår byregion, og det må utredes et fremtidig hovedvegssystem som beskytter Bergensdalen og senterområdene mot gjennomgangstrafikk."

Dette er logisk inkonsistent. Hva i all verden har et fremtidig hovedvegssystem å gjøre med ønsket om å redusere klimagassutslipp fra biltrafikken? NVH lurer på om man her rett og slett blander klimagassutslipp med lokal forurensing. Et evt. nytt hovedvegssystem vil nødvendigvis øke veikapasiteten og dermed også biltrafikken. Derfor kan vi også forvente en økning både av klimautslipp og lokal forurensing om dette blir gjennomført (se over).

Det er en alvorlig mangel at hverken bybaneutbygging og annen kollektivtransport, sykkel, gange er nevnt under et punkt med tittelen "Fremtidsrettede transportløsninger."

Et nytt hovedvegssystem vil være svært kostbart. Dette står i direkte motstrid med ønsket om at sykkel, gange og kollektivtransport skal prioriteres. Brukes store midler til å øke veikapasiteten er det dette som prioriteres, og ikke sykkel, gange og kollektivtransport.

Naturvernforbundet Hordaland kan ikke begripe hvordan en fortsatt utbygging av motorveistrekninger kan forenes med vedtaket om at all vekst i trafikken skal skje med kollektiv, transportsykkel og gange.

Alle planer om utbygging av motorveier bør derfor skrinlegges.

Å prioritere kollektivtransport, sykkel og gange betyr at det er her våre samferdselsmidler i all hovedsak må brukes. Vi foreslår at punktet om utbygging av nytt hovedvegssystem endres til et punkt om et nytt, miljøvennlig transportsystem.

Dette beskriver vi nærmere under punktet "Behov for utredninger".

#### *Kommuneplanens samfunnsdel (s. 11 - 12):*

##### Stimulering til utbygging (s. 11):

"Arealutviklingen skal stimulere til utbygging og en håndtering av ønsket vekst".  
NVH ønsker en sterkere presisering av det er miljøvennlig utbygging som skal stimuleres.

##### Fokusområder (s. 12):

Her er over hodet ikke noe om klima, natur og miljø. Det er sterkt kritikkverdig. Vi viser til vårt forslag om å følge de 6 temaene fra den kongelig resolusjonen i stedet for de foreslåtte fokusområdene (se punkt 3).

#### Behov for utredninger (s. 14):

Naturvernforbundet Hordaland har følgende kommentarer og endringsforslag til de foreslåtte utredningene:

Punktet om hovedvegssystem endres til "Et nytt og miljøvennlig transportsystem"

- Utredningen skal legge til grunn en full utbygging av bybane til alle bydeler
- all vekst skal tas med kollektiv, sykkel og gange
- utrede et sykkelveinett, med egnede sykkel-tunneler og et eget hovednett med sykkelbaner for høyfart.
- nye lynlinjer for bybanen, bl.a. langs sjølinjen fra Lagunen over Fjøsanger / Mindemyren til Kronstad og herfra i tunnel til Fløen/Nonneseter.
- fremkommelighet for busser, med kollektivfelt på alle hovedårer
- hvordan dette kan integreres i et fullt utbygget bybanenett.
- hvordan biltrafikken kan begrenses, bl.a. gjennom parkeringspolitikk med 1) strengere parkeringsnormer 2) prioritering av parkeringsplasser for syklister og medlemmer av bildeleringer

Punktet om utvidelse av flyplass strykes.

En videre økning av kapasiteten ved Bergen Lufthavn vil føre store nye klimagassutslipp. Planer som drøfter en videre utbygging må derfor stanses. Vi viser til vårt høringsvar om

utviding av terminalkapasiteten ved Flesland fra 20.12.2011. Her har vi beregnet at en fordobling av passasjertallet fra 5 til 10 millioner passasjerer årlig vil føre til at klimaeffekten av utslippene fra flytrafikken vil være langt høyere enn alle klimatilakene i Bergen kommunes energi og klimaplan.

Vi minner også om at klimaeffekten av utslipp fra nordmenns flyreiser øker kraftig, og nå er større enn fra alle de resterende transportformer til sammen (kilde: Cicero / Magasinet KLIMA august 2013)

En rullebane 2 vil være et alvorlig skritt i feil retning og bryte totalt både med byens og nasjonens klimaambisjoner.

### *Uklarhet om åpning for spredt bebyggelse i LNF.*

Under avsnittet "Krav til konsekvensutredning" står det at KU skal beskrive virkninger for miljø og samfunn for bl.a. åpning for spredt bebyggelse i LNF. Naturvernforbundet Hordaland er usikker på hvordan dette skal tolkes, og anbefaler at ordlyden endres. Åpning for spredt bebyggelse i LNF-områder står i strid med målene om jordvern, fortetting og miljøvennlig arealbruk, og kan ikke godtas.

### *Nye utredninger:*

#### Økt naturmangfold

- Utredningen bør beskrive hvordan naturmangfoldet innenfor byens grenser kan økes, bl.a. ved urbant hagebruk, naturparker og ved tilbakeføring av naturområder
- hvordan eksisterende naturmangfold og natur- og kulturlandskap best kan bevares.

#### Forpliktende klimabudsjett

Det må utredes hvordan Bergen bør definere klare mål for å få kuttet klimagassutslippene kraftig og hvordan dette kan skje. Her bør et klimabudsjett, med forpliktende mål og tidsrammer vurderes som et sentralt verktøy. Et slikt klimabudsjettet må baseres på prinsippet om livsløpsanalyse og rulleres jevnlig.

#### Tiltak mot lokal luftforurensing

Utredningen bør beskrive bl.a. tiltak innenfor disse feltene:

- etablering av landstrøm og restriksjoner mot forurensing fra skip.
- utslipp fra vegtrafikk og muligheter til å redusere biltrafikken i hele kommunen
- utslipp fra vedfyring

#### Tiltak mot støy

Det må utredes hvordan støyforurensing kan begrenses, bl.a. ved reduksjon av vei- og flytrafikken.

Vedlegg 1. "Metode for konsekvensutredning":

Vurdering av klimagassutslipp må komme inn som et tema i konsekvensutredninger.

### 3. NVH anbefaler ny struktur på dokumentet

Form og oppbygging av plandokumentet virker nokså tilfeldig og mangelfull. Visjoner og tiltak, mål og middel blandes om hverandre. Plandokumentet må følge departementets føringer slik det er uttrykt i "Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging" (kgl. res. 24/6 2011, nevnt på side 6 i høringsdokumentet).

Her skilles det mellom

- tilstandsbeskrivelse
- mål
- tiltak

En ny struktur basert på en oppbygging etter disse prinsippene vil gjøre den politiske debatten enklere og ryddigere.

Det virker svært tilfeldig hvilke temaer som blir tatt opp i dokumentet. Her står gjentatte ganger om utredning av nytt hovedvegssystem og mange linjer om massedeponi, mens f.eks. bybanen bare er nevnt i forbifarten, og drøfting av klimagassutslipp overhodet ikke er tatt med.

De 6 fokusområdene er delvis overlappende, f.eks. handler tre av punktene om mye av den samme tematikken: Boligtilbud og gode bomiljø, oppvekstmiljø, barn og unge, levekår, folkehelse og forebygging.

NVH ber derfor om at føringene i "Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging" også følges m.h.t. hvilke grunntemaer dokumentets struktur skal være oppbygget etter:

- Klima og energi
- By- og tettstedsutvikling
- Samferdsel og infrastruktur
- Verdiskaping og næringsutvikling
- Natur, kulturmiljø og landskap
- Helse, livskvalitet og oppvekstmiljø

Dette gir langt bredere perspektiver og en mer helhetlig tilnærming enn de nåværende 10 tematiske områder og 6 fokusområder.

Med vennlig hilsen  
Naturvernforbundet Hordaland

Synnøve Kvamme  
Fylkesleder

Gabriel Fliflet  
Styremedlem

Nils Tore Skogland  
Daglig leder