



Statens Vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Bergen, 16. september 2008

Fråsegn til konseptvalgutredning for Sotrasambandet

Naturvernforbundet Hordaland (NVH) viser til motteke høyringsbrev og Konseptvalgutredning for Sotrasambandet. Dette brevet utgjer vår fråsegn til dokumentet, med merknader til utgreiinga og deretter tilrådingar til vidare planarbeid.

a) Merknader til utgreiinga

Vi ønskjer at Statens Vegvesen (SVV) og aktuelle kommunar tek på alvor dei tiltaka som er lista opp under konsept A: "Reduksjon av transportbehov og meir effektiv bruk av dagens transportnett." Dette "konseptet" får omtale berre på ei einaste side i KVVU-dokumentet, men etter vårt syn fortener desse tiltaka langt større merksemd enn dette.

Vi stiller oss kritiske til premissane som gjorde at konsept A vart silt bort, nemleg gjennom defineringa av "absolutte krav" kontra "andre krav" (kap 6.2 og 6.3). For ifølgje SVV handlar samfunnsmåla kun om ein meir effektiv og sikker transport, medan mål som høyrer inn under "normative samfunnsbehov" (kap 4.3.14), ikkje har same tyngde som dei meir snevre målsetjingane som vart formulerte i kap 5.1. Konkret tyder dette at målsetjingar som "reduisert samla transportbehov" og "miljøvenleg og energieffektiv transport med reduserte klimautslepp", vert vurderte som mindre viktige enn målsetjinga om ein meir effektiv transport. Når det i kap 8.7 vert konkludert m.a. med at "KVVU understrekar behovet for eit *nytt* robust Sotrasamband", skuldast dette altså delvis at føresetnadene som er lagde til grunn, er for lite forankra i dei "normative samfunnsbehova".

Dette gjer at alternativ som bygger opp under måla om redusert transportbehov kjem svært dårleg ut i KVVU. Difor vil me minna om at like og kanskje vel så viktig som å tru at eit nytt Sotrasamband løyser det meste av dagens trafikale problem, er at ein tek på alvor dei moglegheitene som ligg i:

- å planleggja for kortare avstand mellom arbeidsplass, barnehage, senterfunksjonar og heim
- oppmuntra til venskapskøyring, gjerne med økonomiske "gulrøter"
- gjennomført kollektivprioritering frå Bergen sentrum til Straume
- nye transportordningar som gjev betre kapasitetsutnytting av varetransporten
- kjøprising

NVH stiller seg kritisk til vurderingane som er gjorde om samla trafikkmengd for dei ulike konseptane samanlikna med kvarandre (kap. 8.4.3), der konklusjonen er at det er liten skilnad mellom konseptane. Solid erfaring tilseier at biltrafikken vil auka kraftig ved betydelege kapasitetsutvidingar for bilar. Dette er òg dokumentert gjennom forskning ved til dømes Transportøkonomisk Institutt. Vi stiller spørsmålsteikn ved om effekten av dagens og framtidige kjøproblem er teke med når forventa trafikk med ulike alternativ er utrekna. Det er

vanskeleg å sjå for seg at trafikken skal auke like mye anten ein byggjer nytt samband eller ikkje, då det rett og slett ikkje er plass til veldig mange fleire bilar utan nytt samband. NVH trur m.a.o. at samla trafikk ved konsept A og F vil verta betydeleg større enn tilfellet for konsept B og C.

b) Anbefaling til vidare planarbeid

NVH er uroa over at SVV gjennom media og i kommunedelplan for sambandet har gjeve signal om at dei helst føretrekkjer konsept F, ny firefelts Sotrabru. Ulempa med slike kapasitetsutvidingar for bilar, er at den ledige nye kapasiteten snart vil verta fylt att med nyskapt trafikk, med alle dei miljøulempene det fører med seg. Til dømes vil nyskapt trafikk til/frå Sotra medføre trafikk-infarkt ved Storavatnet, eit infarkt som vil resultere i krav om nye kapasitetsutvidingar mellom Storavatnet og Bergen sentrum. Vidare vil ein få auka køproblem i Bergen sentrum/Nygårdstangen/Danmarks plass.

Difor vil me understreka at det no er svært viktig å velje eit konsept som kan stogge trafikkveksten og i størst mogleg grad byggje opp under ein reduksjon av trafikken pr innbyggjar og pr arbeidsplass. Dvs at ein i praksis vel eit konsept som prioriterer kollektivtrafikken og legg restriksjonar på biltrafikken. Det vil seie konsept B i første omgang, og konsept C på lengre sikt, då med dimensjonering av ny tofelts bru for å kunne tole ei bybane. Når det gjeld konsept B, er investeringskostnadene her såpass låge at dette strakstiltaket kanskje kan byggjast utan at det same utgreiingsarbeidet som for dei andre dyrare konsept, med den konsekvens at tiltak for betre framkomst for busstrafikken kan iverksetjast innan kort tid.

For øvrig anbefaler vi at det private initiativet "åttetals-ringvegen" på Litlesotra og "knutepunktet" på Kolltveit vert teke med i det framtidige planarbeidet.

c) Konklusjon

Miljøet toler ikkje at biltrafikken aukar. Å byggje nytt Sotrasamband for privatbilar vil ikkje vere å ta miljøet på alvor. Vi meiner difor at dagens Sotrabru bør utgjere ei maksimal grense for biltrafikken mellom Sotra og Bergen. Vi ser ikkje bort i frå behovet for kapasitetsauke på kvar side av brua, men meiner dagens bru bør bestå som ein flaskehals for å avgrense trafikken og gjenspegle at miljøet ikkje toler auka trafikk. Kollektivtilbodet og -infrastrukturen, derimot, bør dimensjoneras slik at han kan ta unna sannsynleg trafikkvekst. Det vil medføre ei vridning til kollektive løysingar og støtte opp om ein meir effektiv arealpolitikk, og kan på sikt gjere at trykket på vegane vert redusert. Dermed fell behovet for ny Sotrabru bort.

Miljøvennlig helsing
NATURVERNFORBUNDET

(sign.)
Erik Natvig
Leiar i Naturvernforbundet i Bergen

(sign.)
Marte Mjøs Persen
Nestleiar i Naturvernforbundet Hordaland