



Statens Vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Bergen, 25. november 2008

Høringsuttalelse til kommunedelplan for Sotrasambandet - delprosjekt 1: Fastlandssambandet Sotra-Bergen

Naturvernforbundet Hordaland (NVH) viser til mottatt brev om høring av kommuneplan med konsekvensutredning. Dette brevet utgjør vår høringsuttalelse til dokumentene.

Innledning

De menneskeskapte klimaendringene og den lokale luftforurensningen i Bergensområdet krever lokalpolitisk handling. Klimagassutslippene må kuttes mye og fort, De tiltakene som gjennomføres tidlig vil ha størst positiv effekt. Det er ikke realistisk at vi får en tilstrekkelig rask overgang til forurensningsfrie biler og forurensningsfrie energikilder som kan drive bilene. Bare kombinasjonen av mer miljøvennlige biler og lavere biltrafikk kan gi den nødvendige reduksjonen i CO₂-utslippene. Grunnlaget for all transportplanlegging må derfor være at det ikke er rom for en økning i biltrafikken.

Samtidig sliter deler av Bergen kommune med store kø- og luftforurensningsproblemer. Byens luft og veier vil ikke tåle en stor økning av personbiltrafikken fra øyene i vest. Derfor er Naturvernforbundet Hordaland sitt grunnpremiss i denne høringsuttalelsen at ingen utbygginger som vil bidra til økning i biltrafikken i Bergensområdet må gjennomføres, og at det må legges stor vekt på trafikkreduserende tiltak og kollektivtrafikk. All vekst i persontransport må være kollektiv.

De investering i infrastruktur som gjøres de kommende årene vil legge premissene for bosetningsstruktur, arbeidsmarked og reisevaner de neste 50 årene, og dermed hvordan CO₂-utslippene utvikler seg. Vi har nå den kunnskapen om klimaet som tilsier at alle kjente tiltak må iverksettes for å unngå de verste konsekvensene av klimaendringene. Med den kunnskap vi i dag har om de dramatiske konsekvensene av klimaendringene vil det være grovt uansvarlig om Statens Vegvesen sin anbefaling om sterk vekst i biltrafikken gjennom bygging av nytt Sotrasamband for biler blir gjennomført.

Kommentarer til KU

Ifølge KU er trafikkmodellen laget slik at bompenger reduserer total etterspørsel etter reiser, og dermed er tallet på kollektivreisende anslått å gå ned ved innføring av bompenger for privatbiler. Dette kan ikke være riktig. Det er oppsiktsvekkende at Statens Vegvesen på denne måten presenterer tall det ikke er noen grunn til å feste lit til. Potensialet for flere kollektivreisende grovt undervurdert i KU.

Naturvernforbundet stiller seg videre kritisk til at det mangler tilfredsstillende vurderinger av CO₂-effekten av rushtidsavgift kombinert med kollektivalternativene. Det anslås bare at utslippene vil gå betydelig ned, uten at man anslår hvor mye. Alle andre alternativer i utredningen har tallfestede tall for klimaeffekt. Det er merkelig at Statens Vegvesen i 2008, etter mange år med stort fokus på rushtidsavgift i den offentlige debatten, velger å ikke beregne effekten av en slik avgift.

KU om trafikkvekst

Sitat fra KU:

"Tallene over viser at utfordringene for Bergen vest ligger i den generelle veksten for området fram mot 2030 og ikke for trafikkøkningen fra et eventuelt nytt Sotrasamband. I dag er det kapasitetsproblem for vegnettet til/fra Sotra, som gir tilbakeblokkering langt inn på hovedvegnettet i Bergen. Det vil være grunn til å tro at dette vil bedre seg med et nytt Sotrasamband."

Vi mener grunnpremisset som Statens Vegvesen her legger til grunn om at trafikkvekst med privatbil stort sett er uunngåelig og ikke kan påvirkes, er helt gal. Transportforskere har i lang tid pekt på at infrastruktur og arealplanlegging har avgjørende betydning for hvordan trafikkmønsteret utvikler seg. Det er et grunnleggende sprik mellom målene om kutt i trafikken og de utbygginger som faktisk vedtas. Se for eksempel NIBR-notat 2004:120: "Hvorfor og hvordan vedtas planer som gir vekst i biltrafikken?" av Aud Tennøy.

Persontrafikken mellom Sotra og Bergen vil selvsagt øke som følge av at befolkningen på Sotra øker. Om denne økningen skjer kollektivt eller med privatbil er i høyeste grad et valg som påvirkes av utbygginger og virkemidler. Dessuten vil transportforholdene også avgjøre om veksten i kommunen bases på transport bort fra Sotra eller mer lokalt basert aktivitet. Restriksjoner på bilbruk inn mot Bergen og godt kollektivtilbud, gjerne med bybane Bergen-Straume, vil også kunne fremme en strammere arealbruk og hindre økt bilbasert pendling over broen.

En vekst i biltrafikken slik Statens Vegvesen anslår vil komme, er dessuten svært usannsynlig all den tid at økende køer i rushtiden vil virke avskrekkende for både næringsetablering og bosetting.

Det Statens Vegvesen i realiteten foreslår er at utviklingen skal gå enda fortere i gal retning. Med deres forslag vil trafikken øke enda mer enn om man ikke hadde gjort noe.

Anbefalinger til konseptvalg

Naturvernforbundet har utarbeidet forslag til tiltak for å bedre transportsituasjonen Sotra-Bergen uten å legge til rette for økt biltrafikk. Vi har identifisert følgende behov som kan løses i forening med målet om kutt i CO₂-utslippene:

- full framkommelighet for kollektivtrafikk Storavatnet-Kolltveit
- utrykningsveier som kommer forbi bilkøene
- trygg gang- og sykkeltrafikk mellom Sotra og Bergen
- redusert biltrafikk, for miljøets skyld og for å gi bedre plass på veinettet til de som absolutt trenger å bruke bil

For å få til dette foreslår vi følgende tiltak:

a) Ny, bred bro nært dagens bro med følgende felter:

- kollektivfelt i begge retninger, som kan gjøres om til bybanespor i framtiden
- bredt sykkel felt som kan brukes av utrykningskjøretøy ved behov
- gangfelt

b) Kollektivfelt hele veien Storavatnet-Kolltveit, med trase som er stiv nok til å bli bybanetrase i framtiden.

c) Rushtidsavgift i hele Bergensområdet på en slik måte at den gamle Sotrabroen får en kostnad som er høyest når kollektivtilbudet er best. Denne utformes slik at man ikke trenger å betale for mer enn to passeringer daglig, slik at den økonomiske ulempen for nyttrafikken blir minst mulig.

d) Innfartsparkering på Straume for de som reiser til Bergen og på Storavatnet for de som reiser til Sotra. Dette vil styrke Straume som senter i forhold til sentrene i Bergen.

e) Flere direktebusser i rushtiden mellom viktige mål i Bergen på ene siden og Sotra på den andre.

f) Sambruksfelt/kameratkjøringsfelt på to av fire felter fra Puddefjordsbroen til Storavatnet.

Dermed foreslår vi altså at dagens Sotrabro skal utgjøre en øvre grense for hvor stor biltrafikken skal være mellom Sotra og Bergen. Ny bro for biler lar seg ikke kombinere med målet om kutt i CO₂-utslippene.

Med vennlig hilsen

NATURVERNFORBUNDET HORDALAND

(sign.)

Ingar Flatlandsmo

Leder

(sign.)

Erik Natvig

Leder i Naturvernforbundet i Bergen