



Statens Vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Bergen, 01.10.2005

Høringsuttalelse til KU E16 Arnatunnelen

Naturvernforbundet Hordaland (NVH) viser til deres brev, og oversender herved vår høringsuttalelse for konsekvensutredning for E16 Arnatunnelen. Vi har fått opplyst per telefon at høringsfristen er utsatt til 01.10.2005.

Sammendrag

Naturvernforbundet Hordaland mener utredningsplikten ikke er oppfylt, men finner likevel tilstrekkelig grunnlag for å gå imot bygging av Arnatunnelen.

Konsekvensutredningen har store mangler. De viktigste manglene er:

- et skikkelig kollektivalternativ
- en transportanalyse i et 25-års-perpektiv
- trafikkberegningsmodell som er i stand til å beregne effekt på reisevaner av bedret kollektivtilbud
- utredning av tiltak for å unngå trafikkøkning i sentrum
- utredning av veikapasitet i sentrumsgatene
- konsekvenser for kollektivtrafikken ved økte framkommelighetsproblemer i sentrum som følge av bygging av tunnelen
- konsekvenser ved nedleggelse av lokaltog når det gjelder reisevanene til dagens togreisende
- effekter for luftforurensning lokalt i Bergensdalen som følge av flere biler i sentrumsområdet
- trafikkregulerende tiltak som alternativ til tunnel

Naturvernforbundet krever en rekke tilleggsutredninger for å bøte på manglene i konsekvensutredningen. Naturvernforbundet vurderer videre prosjektet slik:

Arnatunnelen vil føre til en økning i veitrafikken i Bergen sentrum. Samtidig vil tunnelen legge avgjørende hindre for muligheten for å redusere biltrafikken mellom Arna og Bergen, og for at kollektivtrafikken skal kunne overta markedsandeler fra privatbilen. Tunnelen strider dermed mot de nasjonale og lokale målene der miljøbelastningene fra veitrafikken skal reduseres. Naturvernforbundet mener at et kollektivalternativ kan være et viktig bidrag til å oppnå disse målene, og dermed til å redusere utslipp fra veitrafikken.

Naturvernforbundet frykter at en svekkelse av togtilbudet vil føre til at dagens togreisende vil finne togtilbudet langt mindre aktuelt å bruke enn før, og vi vet at disse reisende ikke vil fortsette å reise kollektivt når biltrafikken definitivt får tidsmessige fortrinn framfor kollektivtilbudet.

Statens Vegvesen skriver at Arnatunnelen vil øke trafikken og framskynde framkommelighetsproblemer, men viser til at dette må løses uavhengig av bygging av Arnatunnelen ved utforming av den generelle transportpolitikken. Vi mener at spørsmålet om bygging av Arnatunnel kontra satsing på dobbeltspor og bedre kollektivtilbud er en helt avgjørende del av den generelle transportpolitikken.

Det er uheldig med reduksjon i banebasert kollektivtilbud, da et bussbasert kollektivtilbud tar mer av vegkapasiteten i sentrum og kan, sammen med vekst i biltrafikken, skape framkommelighetsproblemer for annen kollektivtransport. Tilgjengelig veikapasitet i sentrum bør forbeholdes busslinjer til det det ikke finnes baneløsninger, ikke til busser som kommer i stedet for banebasert transport slik det blir dersom Arnatunnelen bygges.

Vår anbefaling

Naturvernforbundet Hordaland ser fram til en mer miljøvennlig byutvikling, der vi opplever faktiske reduksjoner belastningen veitrafikken påfører samfunnet.

For å få til dette anbefaler vi:

- bygging av dobbeltspor Arna-Bergen
- kvartersruter på jernbanestrekningen
- nytt, moderne togmateriell på strekningen Bergen-Voss
- økning i busstilbudet i samsvar med Strategi- og handlingsplanen for kollektivtrafikken
- midtdeler på veien Vågsbotn-Arna for å øke trafikksikkerheten
- parkeringsrestriksjoner i Bergen sentrum
- sterkt forbedret innfartsparkering i Arna
- forbedret terminal i Arna med mulighet for overgang mellom buss og jernbane under tak og uten undergang

I tillegg mener vi følgende bør vurderes:

- sammenknytning av bybane og jernbane, ved at det kjøres bybanemateriell på strekningen Arna-Bergen og at disse kan kjøre helt inn til Starvhusgaten.
- videreutvikling av bybanekonseptet mot øst ved å ta i bruk det gamle jernbanesporet/jernbanetraséen Midtun-Garnes.

1 Overordnede kommentarer til KU E16 Arnatunnelen

1.1 Overordnede mål for transportpolitikken

Det er bred enighet om at all planlegging og alle beslutninger innen transportpolitikken må bygge under målet om et mer effektivt transportsystem, med mindre miljøbelastning, høyere trafiksikkerhet, reduksjon i transportbehov og økt bruk av kollektivtrafikk på bekostning av reiser med privatbil. De rikspolitiske retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging (RPR-ATP) fremhever dette, og det er et mål som slås fast både i Nasjonal Transportplan 2006-2015 og i Bergensprogrammet.

Bergensprogrammet, Nasjonal Transportplan og Strategi- og handlingsplanen for kollektivtrafikken alle fast at utfordringene i Bergen formidable, og utviklingen har gått i feil retning siden privatbilen ble allemannseie. Trafikken har vokst dramatisk, andelen som reiser kollektivt har falt og det som forventes å begrense transporten i framtiden er kapasitetsproblemer på veinettet, ikke bevisst politikk for å styre trafikkveksten. All erfaring fra utland og innland tyder på at større kapasitet på veinettet i byer fører til økt trafikk og større arealbeslag. Større arealbeslag reduserer mulighetene for å konsentrere boliger, arbeidsplasser og tjenester for å minske transportbehovet.

1.2 Miljøproblemer

Veitrafikken er sammen med oljesektoren den største kilden til utslipp av klimagasser. CO₂-utslippene fra bruk av fossilt brensel skaper klimaendringer som rammer de fattigste i verden, som er de som har bidratt minst til å skape problemet. I tillegg gir veitrafikken utslipp av svevestøv og NO_x som skaper lokale luftforurensningsproblemer, og som gjør det farlig for astmatikere å oppholde seg i bynære strøk med mye trafikk. Det anslås av SFT at det årlig er opptil 140 mennesker i Bergen som får framskyndet sin død på grunn av luftforurensning. Det er ikke realistisk å tro på en snarlig overgang fra fossile brenslere til utslippsfrie energikilder i transportsektoren, og heller ikke realistisk å fremstille tilstrekkelig ren energi, tidsnok, til å drive en utslippsfri bilpark. Verdens energibehov er stadig økende, og i Norge har vi blant verdens høyeste energiforbruk. 90 % av verdens energibruk er fossil. Erfaringer viser også at miljøgevinstene ved bedre teknologi spises opp av trafikkveksten.

1.3 Løsninger på transportproblemer

Løsningene på areal-, kø- og miljøproblemene knyttet til transport må ligge i:

- 1) å redusere transportbehovet
- 2) å få til større andel som reiser kollektivt/flere i samme kjøretøy
- 3) bedre kjøretøyteknologi

Det man trenger i hverdagen bør finnes i nærheten av der man bor eller jobber. Sterk forkorting av veien til nærmeste større sted svekker grunnlaget for nærmiljøtjenester. Videre må den som reiser betale miljøkostnaden for det. Det må legges til rette for ikke-motorisert transport, og det må være trygt og enkelt å være myk trafikant. Det må lønne seg å reise minst mulig. Det må være klare grenser for et byområde, for å hindre byspredning som gir økt transportbehov.

For å få til flere kollektivreisende må kollektivtilbudet være så bra at folk som bor i et byområde kan klare seg helt uten å eie privatbil. Dette avhenger av pris, tilgjengelighet, frekvens og hastighet på kollektivtilbudet. Er det ikke nødvendig å ha bil vil færre velge å eie bil, noe som naturlig nok vil redusere bilbruken.

1.4 Hvordan velge løsning i denne konkrete saken

Miljø-, kø- og arealbelastningen for veitrafikken er i dag altfor høy. En "generell trafikkvekst" er ikke bare noe som kommer av velstandsøkning og befolkningsvekst, men også et resultat av mer eller mindre bevisste valg i utformingen av byen og transportsystemet. Et av målene i Bergensprogrammet er at en større del av trafikkveksten skal over på kollektivtrafikken. Selvsagt er ikke dette målet ambisiøst nok for å få til en reduksjon i miljøbelastningen, og det som trengs er en faktisk reduksjon i trafikken. Når Bergen likevel sliter med å få til *en reduksjon i veksten på problemene* gir det en indikasjon på hvor formidable transportutfordringene i byen er.

Særlig i Bergen har byutviklingen og satsingen på veibygging kombinert med nedbygging av kollektivtilbudet gitt svært negative konsekvenser. Biltrafikkveksten er større enn befolkningsveksten, og større enn i resten av landet.

I dag fortsetter trenden med at trafikken øker. Derfor er det naturlig at beslutningen om hvilke utbyggingsprosjekt som gjennomføres avklares ved å ta utgangspunkt i målene, og finne ut hva slags alternativ som i størst grad hjelper til å oppnå dem. Spørsmålet om bygging av Arnatunnel og/eller dobbeltspor på jernbanen må vurderes på denne måten.

2 Kommentarer til konsekvensutredningen

2.1 Generelt

2.1.1 'Normal trafikkvekst'

KU bruker ofte begrepet 'normal trafikkvekst' og legger dette til grunn når framtidig utvikling og konsekvenser av tiltak skal beregnes. Dette blir ikke riktig, ettersom Bergen bystyre, Hordaland fylkesting og Stortinget alle har vedtatt Bergensprogrammet, der det slås fast at trafikkveksten skal dempes og en større del av den skal tas unna med kollektive reisemidler. KU må legge dette til grunn, og foreslå tiltak som kan bygge opp under det vedtatte målet.

2.1.2 Biltilgjengelighet

KUens kapittel 8.1.2 peker på bedret biltilgjengelighet i Bergen sentrum som et gode og som en ønsket utvikling. Da dette fører til økt trafikk, og dermed er i strid med målene i Bergensprogrammet, bør dette regnes som en *negativ* konsekvens.

2.1.3 Kollektivtilgjengelighet

KUens kapittel 8.1.2 har ikke sett på hvordan Bergen sentrum kan få svekket kollektivtilgjengelighet som følge av flere biler i sentrum som gir mer kø. Utredning av bybanen i Bergen viser også hvordan kraftig satsing på buss vil gjøre det trangt i sentrumsgatene, og slik hindre kollektivtrafikken. Tilgjengelig veikapasitet i sentrum bør forbeholdes busslinjer til det det ikke finnes baneløsninger, ikke til busser som kommer i stedet for banebasert transport slik det blir dersom Arnatunnelen bygges.

2.2 Mangler ved konsekvensutredningen

2.2.1 25-års-perpektiv

Håndbok 140 Konsekvensutredninger slår fast at det skal utarbeides prognose for endring i trafikken for en analyseperiode på 25 år etter en åpning av prosjektet. I KU er dette kun gjort som en del av den transportøkonomiske analysen, og tallene for trafikkvekst utover år 2015 er

derfor ikke presentert. I den transportøkonomiske analysen for 25 år etter åpning er det ikke tatt hensyn til eventuelle framkommelighetsproblemer på veinettet som følge av tunnelen.

2.2.2 Trafikkberegningsalternativ: Kombinert buss- og togsatsing

Det finnes ikke et trafikkberegningsalternativ der effekten av å satse på både økt busstilbud (i tråd med Strategi- og handlingsplanen for kollektivtransporten, 45 % produksjonsøkning slik KU legger opp til i beregningsalternativen med Arnatunnel) og på dobbeltsporet jernbane som alternativ til veitunnel inngår. Dette gjør at KU mangler et reelt kollektivalternativ, som gjør at beslutningstaker ikke har full oversikt over hvordan transportutfordringene Arna-Bergen kan løses. Dette ble påpekt av oss i merknader til melding om KU, og senere i brev til Vegdirektoratet. Vegdirektoratet anså en storsatsing på kollektivtrafikk som et tiltak som er uaktuelt å trekke inn og som ligger langt fram i tid, jfr deres kommentar til vårt punkt 6 i Vegdirektoratets oppsummeringsnotat for oversendelse av KU-programmet til Miljøverndepartementet.

2.2.3 Fullverdig alternativ til Arnatunnelen

Konsekvensutredningen inneholder ikke noe fullverdig kollektivalternativ til Arnatunnelen, og alternative måter å løse trafikkproblemer på er ikke utredet. Dette til tross for "Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging" der punkt 3.5 slår fast at "Når kapasitetsproblemer i vegsystemet oppstår, skal andre alternativer enn økt vegkapasitet vurderes på lik linje, f.eks regulering av trafikk, forbedring av kollektivtransporttilbudet". Når vi tar dette opp med Statens Vegvesen region vest, får vi følgende svar:

"Hovedbegrunnelsen for å bygge Arnatunnelen er ikke kapasitetsproblemer, men at den vil resultere i vesentlig besparelse i kjøretid og reisekostnader. Regulering av trafikken er derfor ikke vurdert i dette prosjektet. Slike tiltak er en del av den generelle areal- og transportpolitikken."

Vi finner dette svaret noe underlig. Mange steder i konsekvensutredningen vises det til kapasitetsproblemer på dagens veinett som utsettes eller reduseres som følge av Arnatunnelen. Med en fortsatt trafikkvekst på det nivået vi har sett tidligere vil det snart bli alvorlige framkommelighetsproblemer på Nordre innfartsåre. Arnatunnelen vil redusere/forskyve dette til en viss grad. Derfor er en viktig begrunnelse for å bygge Arnatunnelen nettopp det å løse/utsette kapasitetsproblemer.

Det er rimelig å tro at intensjonen med retningslinjene er at når det *planlegges kapasitetsøkninger* i veinettet, skal alternativer utredes. Derfor krever vi at prosjektet må utredes på samme måte som prosjekter som har kapasitetsforbedring som uttalt motivasjon, og at det derfor burde ha blitt vurdert alternativer måter å løse dette på.

Til en viss grad kan den parallelle planprosessen for dobbeltspor på jernbanen Arna-Bergen kunne betraktes som et kollektivalternativ, men uten de trafikkberegningene som inkluderer økt satsing på buss *i tillegg til* bedre togtilbud er den ikke fullgod som alternativ. Dessuten mangler utredningen av trafikkregulerende tiltak som parkeringsrestriksjoner og veiprising.

2.2.4 Effekt av bedret kollektivtilbud

Transportanalysens kapittel 6.1.8 gir en oversikt over antall kollektivreisende ved ulike utbyggings- og satsingsscenarier. Beregningene viser at uansett satsing på kollektivtilbud, skjer det ingen reduksjon i antall bilreiser i 2015 (dvs. at trafikkveksten fram til 2015 blir like stor på vei uansett satsing på kollektivtilbud). Dette synes å være uavhengig av om Arnatunnelen bygges eller ikke. Det kan se ut til at satsingen på kollektivtrafikk bare gir nyskapt trafikk, og ikke reduserer trafikkveksten på vei. Det er bred enighet om at

kollektivsatsing i seg selv ikke er tilstrekkelig for å *reducere bilbruken*, jfr. ECON-rapport 20/2003 "Incentivordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk". Det viser at det trengs restriktive tiltak mot biltrafikk i tillegg til kollektivsatsing for å få til en faktisk reduksjon. Imidlertid bør økt kollektivsatsing kunne dreie *veksten i transporten* fra privatbil mot kollektivtransport. Dette fanges tydeligvis ikke opp av TASS 5-modellen. TASS-modellen er bygget på programverktøyet TRIPS. Da bybanen ble konsekvensutredet i 1999 ble det oppdaget at modellen ikke viste endring av folks reisevaner som følge av økt kollektivtilbud.

"Beregningene har ikke kunnet påvise endring av folks reisevaner som følge et bedret kollektivtilbud. Ut fra resultatene ser det heller ikke ut til at modellen kan fange opp kvalitative fordeler med et skinnegående kollektivsystem, den såkalte "skinne-effekten". Skinneeffekten kan utgjøre 20-25% økt trafikk for et skinnebasert system under ellers like forhold. Det er grunn til å tro at trafikkgrunnlaget for banealternativene er betydelig underestimert." (KU Bybane i Bergen, side 7 sammendrag).

Statens Vegvesen skriver følgende i brev til Naturvernforbundet Hordaland av 19.08.2005 på spørsmål om hvordan TASS-modellen er forbedret:

"For Bergen er det utarbeidet en TRIPS modell, Bergensmodellen, kalt TASS. Første utgave av modellen ble implementert i 1999 og modellen er stadig utviklet og forbedret etter det. I Bybaneutredningen ble versjon 3 av modellen benyttet.

I KU Arnatunnelen er det versjon 5 av TASS som er benyttet til trafikkberegningene. I denne versjonen av modellen er det en rekke forbedringer i forhold til versjon 3. For det første er modellen utvidet til et større antall soner og den bygger på en nyere reisevaneundersøkelse (RVU 2000) enn forrige utgave av modellen. Dessuten er det utviklet en kollektivmodul som bedre skal håndtere virkningene på kollektivtrafikken.

Forholdet til bompenger er nå endret slik at det ikke lenger påvirker den totale reiseetterspørselen og dermed også kollektivreiser, men kun biltrafikken.

Når det gjelder skinnefaktor så mangler man konsise årsaks-/virkningsforhold på en slik form at det er mulig å modellere. Reisetiden for bil er derimot mer realistisk i denne utgaven av modellen da alle viktige kryss og rundkjøringer er modellert slik at det tas hensyn til forsinkelser de gir i rush. I tillegg er alle parkeringsplasser og parkeringshus i sentrum modellert.

For overgangstid finnes det per i dag ikke annen mulighet enn å modellere dette ved en overgangsulempe."

Dersom TASS-modellen fortsatt ikke er i stand til å påvise at bedre kollektivtilbud tar unna en større del av trafikkveksten, og ikke tar med den såkalte skinne-effekten, er det rimelig å konkludere med at verktøyet fortsatt er ubrukelig for å beregne effekten av et kollektivalternativ. Dette er en stor og åpenbar mangel ved KUen.

2.2.5 Luftforurensning

KUen viser til at Arnatunnelen vil ha svært små konsekvenser for luftforurensning. Dette er en konklusjon vi vil trekke sterkt i tvil. Delrapporten om nærmiljø behandler dette temaet svært enkelt og avgrenset, og ser ut til å kun fokusere på utslipp fra tunnelmunningene. Selv om det totale transportarbeidet i beste fall vil bli uendret om tunnelen bygges eller ikke, vil *flere* biler inn i Bergen sentrum (13 000 per døgn) selvfølgelig bety at det vil bli større utslipp av NO_x og svevestøv her. Luftforurensning sluppet ut i sentrum har større konsekvenser enn om det slippes ut i Åsane og på Nesttun, på grunn av den særegne topografien som gjør at forurenset luft samles under et "lokk" i Bergensdalen på kalde vinterdager. Dessuten er luftforurensningen i Bergen allerede altfor høy, og bygging av Arnatunnelen vil gjøre det langt vanskeligere å redusere antallet biler i sentrum. Dette er vanskelig å se i

konsekvensutredningen fordi det ikke finnes noen utredning av konsekvenser for luftkvalitet av å satse på økt bussruteproduksjon kombinert med dobbeltspor. Også i de transportøkonomiske beregningene er luftforurensing og luftkvalitet svært enkelt behandlet, da det bare sees på totalt transportarbeid/drivstoff-forbruk og ikke i det hele tatt på svevestøv.

2.2.6 Konsekvenser ved nedleggelse av lokaltog

Vi kan ikke se at det er gjort beregninger av hvordan skinne-effekt påvirker reisemiddelfordelingen. I tillegg ser det ikke ut til å være gjort vurderinger av hvordan nedleggelsen av lokaltog påvirker antall kollektivreisende. Med kun regiontog vil ikke tog lenger være aktuelt reisemiddel for like mange, både av kapasitets- og frekvensmessige hensyn. Det er ikke problematisert hvorvidt *dagens* togreisende vil velge privatbil når togtilbudet svekkes slik.

2.2.7 Veikapasitet i sentrumsgatene

Det er ikke gjort studier av veikapasitet og kjøreforhold i Bergen sentrum. Trafikkanalysens kapittel 7.1.2 viser at bygging av Arnatunnelen vil gi 5000 flere kjøretøy fra Nygårdstangen mot sentrumsgatene. Om disse bilene uten bygging av tunnelen likevel ville ha kjørt inn i sentrum via Nordre innfartsåre viser konsekvensutredningen så vidt vi kan se ikke, men det er ingen tvil om at trafikkbelastningen i sentrumsgatene blir større som følge av tunnelen. Veksten i antall biler kombinert med tilbakeblokkering som følge av de forventede kapasitetsproblemene i Nygårdstang-krysset, kan få betydelige konsekvenser for trafikkavviklingen i Bergen sentrum, og skape hindre for kollektivtransportens framkommelighet. Dette blir særlig gjeldene dersom kollektivtransporten Arna-Bergen erstattes med buss, som vil bli helt avhengig av god framkommelighet i sentrum. Samtidig er det pekt på i forbindelse med utredningen av bybanen at antall busser i Bergen sentrum kan gi framkommelighets- og miljøproblemer, særlig ved økning i bussproduksjonene. Det vil være naturlig at ledig kapasitet for økning i antall busser i sentrum reserveres til busstilbud til bydeler som ikke er/ikke vil være tilgodesett med et skinnegående kollektivtilbud.

Vi kan heller ikke se at miljøkostnader og økte kostnader for kollektivtrafikken ved økt kø i sentrum som følge av flere biler er tatt med i de transportøkonomiske beregningene.

2.2.8 Tiltak for å unngå trafikkøkning i sentrum

Hordaland fylkeskommune pekte i sin høringsuttalelse til melding om KU for Arnatunnelen at KU må fokusere mer på trafikkavvikling og parkering i Bergen sentrum. Vegdirektoratet mente dette var for komplisert og derfor av begrenset interesse, men pekte på at tiltak for å unngå trafikkøkning i sentrum, bl. a. med lokalisering av nye parkeringsplasser, park-and-ride-anlegg i Arna m.v vil bli utredet. I konsekvensutredningen er dette temaet svært enkelt behandlet - det eneste som vurderes er en økning av antall parkeringsplasser i Arna med 50 % og flytting av disse. Det vurderes ikke hva slags effekt det vil ha på reisevaner, og hvilke andre tiltak som skal til for at det skal fungere. Med gode parkeringsforhold i Bergen sentrum er det svært usannsynlig at noen vil velge å bytte til buss i Arna, når dette vil øke reisetiden betydelig. Dessuten er det ikke vurdert konkrete tiltak på Bergenssiden av tunnelen for å hindre økt trafikk i sentrum.

3 Krav om tilleggsutredninger

Vi ber om at følgende tilleggsutredninger gjennomføres, for å sikre at det fins et godt nok grunnlag for å fatte beslutning i denne saken:

- trafikkanalyser på 25 år etter åpning, i tråd med håndbok 140 Konsekvensutredninger
- et reelt kollektivalternativ med satsing på både buss, dobbeltspor og bedre togtilbud, samt konsekvensene av dette når det gjelder luftforurensning, klimagassutslipp og

reduisert vekst i biltrafikk sammenliknet med bygging av veitunnel. Dersom ikke det finnes tilgjengelige verktøy for å beregne effekten kollektivsatsing har på folks reisevaner, bør det likevel gjøres vurderinger av dette basert på erfaringer fra andre byer. Dette bør gjøres i samarbeid med Jernbaneverket, busselskaper og Bergen kommune (som ansvarlig myndighet for innkjøp av kollektivtjenester).

- konsekvenser økt trafikk og kø i sentrum vil ha for kollektivtransportens framkommelighet og markedsandel.
- konsekvenser for antall kollektivreisende (som fra før benyttet tog) ved nedleggelse av lokaltoget.
- konsekvenser av innføring av et hovedsakelig bussbasert kollektivsystem mot øst som ikke lenger går i egen trasé, og dermed kan få store framkommelighetsproblemer.
- konsekvenser for luftforurensning fra flere biler som kjører i Bergen sentrum, ikke bare når det gjelder *utslipp*, men også for det totale resultatet for forurensningsnivået i byluften, ved ulike vær-situasjoner.
- utredning av konkrete tiltak på begge sider av fjellet for å unngå trafikkøkning i sentrum dersom tunnelen bygges, inkludert virkningene av disse og hvilke virkemidler som eventuelt må kombineres for at disse skal ha den ønskede virkning

4 Naturvernforbundet sin vurdering av prosjektet

4.1 Flere biler i sentrum og lavere kollektivandel

Det er enighet om Arnatunnelen vil gi flere biler i sentrum og svekke kollektivtransportens konkurransekraft og markedsandel. Potensialet for effekten på reisevaner av bedret kollektivtilbud ser ut til å være undervurdert i KU, og det optimale kollektivalternativet mangler. Dette svekker beslutningsgrunnlaget

4.2 Økt transportbehov

Trafikkanalyser for lengre tid fram enn det teoretiske åpningsåret 2015 mangler, slik at vi ikke vet de langsiktige effektene når det gjelder økt byspredning og dermed økt transportbehov. KU peker på at det vil bli økt handelslekkasje fra Arna til Bergen sentrum, noe som er en svært negativ konsekvens da det reduserer grunnlaget for lokale butikker o.l i Arna og dermed på sikt kan føre til flytting av viktige lokalmiljøfunksjoner til sentrum. Veibyggning vil også føre til byspredning. Raske veier er en forutsetning for dette. Når folk vurderer bosetting og arbeidsplass vil man se på transportforholdene i en normalsituasjon, ikke i en køsituasjon. Derfor frykter vi at bygging av Arnatunnelen vil ha langt større byspredningseffekter enn det eventuelle restriktive tiltak og eventuelt forverret framkommelighet som følge av mer kø vil motvirke.

4.3 Konklusjon angående kollektivalternativ

Erfaring viser at en fullstendig satsing på kollektivtransport kombinert med et effektivt virkemiddelapparat for å redusere bilbruk ville kunne redusere miljøbelastningen fra veitrafikken. Bygging av Arnatunnelen vil, i beste fall, legge hindre for at miljøbelastningen kan reduseres, og i verste fall øke miljøbelastningene utover problemet med flere biler i sentrum, inkludert økt transportarbeid og økte CO₂-utslipp.

4.4 Begrensninger på bilbruk

Det er bred enighet om at for at kollektivtrafikken skal vinne markedsandeler, må det satses både på begrensninger av bilbruk samtidig som kollektivtilbudet forbedres (jfr tidligere nevnte Econ-rapport). Én måte å legge begrensninger på bilbruk er å ikke utvide veikapasiteten/gi bilene mer plass. Oppsummeringen i KU viser til at utfordringene med å løse framtidig transportbehov og redusere sårbarheten vil være til stede uansett om

Arnatunnelen bygges eller ikke, og det vises til at den generelle transportpolitikken og satsing på kollektivtransport vil være en viktig faktor. Vi mener at spørsmålet om bygging av Arnatunnel kontra satsing på dobbeltspor og kollektivtransport er en helt avgjørende del av den generelle transportpolitikken.

Ut fra dette vil vi konkludere med at prosjektet ikke bør gjennomføres.

5 Naturvernforbundet sin anbefaling

Naturvernforbundet Hordaland ser fram til en mer miljøvennlig byutvikling, der vi opplever faktiske reduksjoner belastningen veitrafikken påfører samfunnet.

For å få til dette anbefaler vi:

- bygging av dobbeltspor Arna-Bergen
- kvartersruter på jernbanestrekningen
- nytt, moderne togmateriell på strekningen Bergen-Voss
- økning i busstilbudet i samsvar med Strategi- og handlingsplanen for kollektivtrafikken
- midtdeler på veien Vågsbotn-Arna for å øke trafikksikkerheten
- parkeringsrestriksjoner i Bergen sentrum
- sterkt forbedret innfartsparkering i Arna
- forbedret terminal i Arna med mulighet for overgang mellom buss og jernbane under tak og uten undergang

I tillegg mener vi følgende bør vurderes:

- sammenknytning av bybane og jernbane, ved at det kjøres bybanemateriell på strekningen Arna-Bergen og at disse kan kjøre helt inn til Starvhusgaten.
- videreutvikling av bybanekonseptet mot øst ved å ta i bruk det gamle jernbanespolet/jernbanetraséen Midtun-Garnes.

Miljøvennlig hilsen
NATURVERNFORBUNDET HORDALAND

(sign)
Hilde Kalleklev
Leder

John Martin Jacobsen
Daglig leder

Saksbehandler: Erik Natvig

Kopiliste:

Samferdselsdepartementet, Miljøverndepartementet, Vegdirektoratet, Riksrevisjonen, Direktoratet for Naturforvaltning, Statens Forurensningstilsyn – lokalmiljøavdelingen, Jernbaneverket, Jernbaneverket Region Vest, NSB, NSB Region Vest, Norsk institutt for by- og regionforskning, Fylkesmannen i Hordaland, Hordaland Fylkeskommune -avdeling for regional utvikling, Vaksdal kommune v/ordfører, Voss kommune v/ordfører, Samnanger kommune v/ordfører, Osterøy kommune v/ordfører, Forum nye Bergensbanen, TL-Hordaland, Gaia Trafikk AS, HSD Buss AS, Bergen kommune, ved: Byrådsavdeling for byutvikling, Samferdselsetaten, Plan- og miljøetaten, Bybanekontoret