

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

Bergen 1. november 2011

HØRINGSUTTALELSE OM KONSEPTUTVALGSUTREDNING FOR TRANSPORTSYSTEMET I BERGENSOMRÅDET

Naturvernforbundet Hordaland (NVH) har fått tilsendt Konseptvalgutredning (KVU) for transportsystemet i Bergensområdet til uttalelse.

Sammendrag

KVU-dokumentet er grundig, tar miljøspørsmål på alvor, og er et godt grunnlag for politiske veivalg. NVH har prinsipielle innvendinger mot noen grunnforutsetninger og mot flere konkrete veiprosjekter. Måltallet for 30% reduksjon av utslipp av klimagasser er alt for lavt, men selv dette blir ikke oppnådd - uten en kraftig, fremtidig og usikker teknologiforbedring. Utredningen anbefaler bygging av flere nye veiprosjekter, men bare under forutsetning av høy og varig trafikantbetaling. Selv om vi støtter virkemiddelet, mener vi dette er en alt for usikker forutsetning. Politiske vedtak kan raskt fjerne trafikantbetaling. Ettersom nye veiprosjekter uten høye avgifter i kombinasjon med kraftig befolkningsvekst vil skape betydelig mer trafikk, er vi derfor i mot Nyborgtunnel, Mindetunnel, fire felts Ringvei Øst, ny Sotrabro for biler og ikke minst Arnatunnel.

NVH anbefaler i stedet å investere i varige, miljøvennlige fakta på bakken: høyfartsnettverk for sykkel og prosjekter som styrker kollektivtrafikkens konkurransekraft i forhold til privatbilen. Det betyr ny Sotrabro forbeholdt kollektivtrafikk, nye kollektivfelt, dobbeltspor gjennom Ulriken, full bybaneutbygging til alle bydeler supplert med nye lynlinjer, bl.a. Kronstad - Mindemyren - Sjølinjen - Lagunen samt sentrum-Eidsvåg.

På kort sikt trengs en rask forbedring av busstilbudet, med flere tverrgående linjer og ekspressbusser som konkurrerer med privatbilen på tid. Naturvernforbundet støtter fullt ut KVUens anbefaling av langt strengere parkeringsrestriksjoner, høy og varig trafikantbetaling og restriktiv arealpolitikk med stort fokus på fortetting. NVH minner om at Bergen i dag har en svært lav andel kollektivreiser. Om all vekst i trafikk skal kunne tas uten økt bilbruk, trengs det ikke bare et løft, men en revolusjon.

Samfunns mål

Samferdselsdepartementet instruerer i brev av 14.02.2011 Vegdirektoratet om å legge til grunn følgende samfunns mål for KVU-Bergensregionen:

"I 2040 skal Bergensregionen ha et transportsystem og utbyggingsmønster som gir god tilgjengelighet til viktige reisemål og effektiv transport for brukerne. På kort sikt: Bergen skal ha en bilandel og et reisemønster som sikrer lovpålagte krav for luftkvalitet i sentrale deler av Bergen."

Lovpålagt luftkvalitet tåler ikke mertrafikken som ideen om fergefri Kyststamvei baserer seg på, og heller ikke nye veiprosjekter som skaper ny biltrafikk i Bergensområdet.

Helhetstenking og miljøperspektiv

Naturvernforbundet vil gi ros til Statens Vegvesen for en grundig og perspektivrik utredning. Vi setter stor pris på at gammel sektortenkning er forlatt, at man tenker helhet og at miljøperspektivet er med som ett av de sentrale kriterier. Vi støtter fullt ut synet på kraftig utbygging av kollektivsystemet, høy trafikantbetaling for biler og strengere parkeringsrestriksjoner. Dokumentet er et generaloppgjør med forfeilet bilbasert tenkning i regionen og staker ut en radikalt endret kurs der kollektivtransporten tar plass i førerretet. Dette gir vi applaus for.

Forhold til Kyststamvei/KVU Bergen-Aksdal

I brev fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet (veikontoret) 27. 04. 2011 instrueres etaten om å se konseptvalgutredningen for fergefri E-39 Bergen-Aksdal i **sammenheng** med KVU-Bergenområdet. Dette brevet er et interessant innspill til den pågående eksterne kvalitetssikringen som er under arbeid på oppdrag fra Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet.

Prinsipielle innspill og motforestillinger

Til tross for god helhets- og miljøtenking i KVUen, har vi noen grunnleggende, prinsipielle innspill og motforestillinger til grunnlaget for de vurderinger og anbefalinger som er gjort. Disse ligger til grunn for våre vurderinger av enkeltprosjektene.

1. Måltallet om 30% reduksjon av klimagasser fra veisektoren er ikke tilstrekkelig

Målet om å unngå en temperaturstigning på mer enn to grader er sentralt i norsk klimapolitikk. Et grunnleggende utgangspunkt for vurdering av fremtidige mål innen transportsektoren, må være at utslippene av klimagasser ikke overskrider det økologisk akseptable. I utredningen måles de ulike konseptene etter i hvilken grad de oppfyller målsettingen om 30% nedgang i totale klimautslipp fra veisektoren i Bergen. Ikke ett eneste av konseptene oppfyller dette kravet.

Hvor stor reduksjon av Bergens klimautslipp som må skje innen 2040, er selvsagt avhengig av hvor fort vi kommer i gang med reduksjonen. I fremskivninger fra klimaforskere snakkes det ofte om en nødvendig reduksjon på klimautslipp i de rike land på 85-90% i 2050. Siden veitrafikken står for 56% av klimautslippene i Bergen, sier det seg selv at måltallet på 30% reduksjon til 2040 er svært utilstrekkelig. Dette betyr selvsagt at den dårlige måloppnåelsen mht. klimautslipp i realiteten burde vært vurdert som enda verre.

KVU viser at dagens kjente planer og virkemidler for en mer miljøvennlig transportsektor på langt nær er tilstrekkelige til å redusere lokal luftforurensning, klimagassutslipp og arealbruk slik at det monner. Å basere seg på teknologiutvikling i bilparken er verken realistisk på kortere sikt, eller miljømessig forsvarlig, noe vi vil begrunne nærmere. Derfor trengs det en idédugnad for å finne prosjekter og virkemidler som i enda større grad gjør transporten mer arealeffektiv, energieffektiv og utslippsfri. Vi håper vår høringsuttalelse kan gi noen bidrag til en slik idédugnad.

Om CO₂-utslipp fra bilparken

KVU beregner transportarbeid, og dermed indirekte CO₂-utslipp, ved ulike konsepter, og per innbygger. Sistnevnte gjør det lettere å skille ut befolkningsveksten som faktor, og blir dermed et mål på hvor «bilintensiv» Bergensregionen er. Åpenbart bør Bergensområdet være langt mindre bilintensivt i 2040, da dette er et tidspunkt hvor verden må ha gjennomført store kutt i klimagassutslippene for å unngå stor temperaturøkning. CO₂-beregningene viser tydelig hvor avgjørende restriksjoner på biltrafikken er, og dessuten hvor lite forskjellige de ulike konseptene er med tanke på CO₂-utslipp (med unntak av K0a og K1, som KVU fraråder pga. sterke negative konsekvenser for utviklingen i regionen). Dette er bakgrunnen for at Naturvernforbundet mener det er nødvendig å gå enda mer radikalt til verks i miljøvennlig retning enn det konseptene i KVU gjør. For ikke å stimulere til ny bilvekst anbefaler vi at kapasiteten på veinettet ikke utvides. I stedet trengs et svært kapasitetssterkt kollektivsystem med både nær- og lynbybane og ekspressbuser.

Samtidig må sykling gjøres langt tryggere og mer effektivt, før flere oppfatter sykling som et alternativ til bil.

En viktig grunn til at de ulike konseptene ikke greier å vise stor endring i CO₂-utslipp, er det såkalte «grunnfjellet» i reisemønsteret. Dersom kollektivtilbudet greier å konkurrere med privatbil på tid for veldig mange flere enn i dag (som det antakeligvis trengs lynbybane for å få til) vil det være mulig å flytte større deler av grunnfjellet. I tillegg må det tas med i betraktningen at «grunnfjellet» ikke bare består av boliger og arbeidsplasser, men av faktiske personer. Hvem det er som reiser vil endre seg i løpet av 30 år, og flertallet av «nye» trafikanter i 2040 (altså mennesker som i løpet av perioden blir gamle nok til at de kan begynne å kjøre bil) vil kunne påvirkes av de investeringene som gjøres nå. Vi kjenner ikke til om dette er tatt med som faktor i trafikkmodellene.

Størrelsen på CO₂-utslipp fra biler bestemmes av mengden forbrent drivstoff, og er dermed også en indikator på andre utslipp som kan gi helsefarlig luftkvalitet (NO_x, svevestøv). Grovt regnet kan vi i dag gå ut fra at manglende nedgang i CO₂-utslipp fra veitrafikken også betyr manglende nedgang i utslipp av NO_x og svevestøv.

Teknologiutvikling

En teknologiutvikling som monner for å kutte klimagassutslipp og lokal luftforurensning er lite realistisk innen det tidsperspektiv som er nødvendig. Basert på erfaring så langt spises teknologiske forbedringer opp av økt bilbruk. Det understrekes at jo tidligere CO₂-kutt gjennomføres, jo større effekt får de, fordi det er summen av utslipp fram til 2050 som betyr noe for klimaet, ikke isolert om målene på 85-90 % kutt i rike land nås innen da. Vi trenger en langt mer miljøvennlig bilpark, men kuttene i CO₂-utslipp må komme raskere enn teknologiutviklingen. Samtidig er det selvsagt slik at selv om elektriske biler bare bruker 1/4 del av energien som et kjøretøy med forbrenningsmotor, må også elektrisk energi til bilproduksjon og kjøring hentes fra et sted. All energiproduksjon har miljøkonsekvenser, og den mest miljøvennlige energien er den som ikke brukes. Det viktigste er derfor å gjennomføre betydelige energieffektiviseringstiltak i alle sektorer. Fornybar energi, som Norge har mye av, bør brukes til å kutte CO₂-utslipp der det er mulig, inkludert i bilparken, men også mange andre steder. Brukes det mindre energi i bilparken blir det mer energi til overs til å kutte andre utslipp. Dessuten har verden knapphet på energi, særlig sett i lys av at veldig mange land ønsker og bør få anledning til å øke sine innbyggers levestandard. Dette er et bedre formål å bruke energi på enn til overdrevent transportintensive norske byer. Det er jo heller ikke slik at høy transportintensitet betyr høy livskvalitet, snarere tvert i mot. En dårlig planlagt by med mye veier, spredt bosetting og lange køer kan gjøre at folk må bruke mer tid på transport enn de egentlig ønsker. Elektriske biler tar like mye plass som fossile biler, så forbedret motorteknologi vil ikke redusere behovet for store arealkrevende veianlegg.

2. Fakta på bakken: Asfalt og betong veier tyngre enn flyktige vedtak om trafikkdempende avgifter.

Utredningen viser svært tydelig at trafikantbetaling må innføres for å unngå forstoppelse i trafikken. Det understrekes stadig at de anbefalte, nye prosjektene (veier, tunneler og broer) må ha høy og varig trafikantbetaling for å redusere trafikkveksten de ellers vil forårsake. NVH er helt enig i riktigheten av høy og varig trafikantbetaling, men ser grunnleggende farer i å bygge nye veiprojekter basert på denne forutsetningen.

Alle nye veiprojekter som øker kapasiteten vil generelt skape ny trafikk. Dette er ikke ønskelig. Den politiske viljen til å innføre og opprettholde trafikkdempende avgifter er usikker og uforutsigbar. Med skiftende politisk flertall vil nivået på trafikantbetaling kunne senkes eller fjernes nærmest over natten. Da er nye, varige fakta allerede skapt på bakken. Broer, veier eller tunneler er bygget, og bruken av det vil øke langt over det som ble forutsatt. Lokal forurensning, klimagassutslipp, energibruk, trengsel og støy vil øke tilsvarende. Varige trafikkbegrensende virkemidler brukes som forutsetning for de av konklusjonene i KVVU som omhandler veiutbygging. Vi vurderer ikke dette som en gyldig forutsetning.

3. Nye prosjekter må styrke kollektivtrafikkens konkurransekraft i forhold til privatbil.

I utredningen finner vi argumentasjon som går på at selv om et nytt prosjekt (f.eks. Nyborgtunnelen) vil skape mer biltrafikk pga. innspart kjøretid, vil også busstrafikken få den samme forbedringen i reisetid. Vi oppfatter dette som en svak argumentasjon. Nye prosjekter må *styrke* kollektivtrafikkens attraktivitet overfor privatbil. Felles forbedring er ikke godt nok til å få større andel kollektivreisende.

Naturvernforbundet mener at nye samferdselsprosjekter i byregionen prinsipielt (dvs. med ytterst få unntak) skal være for sykkel og kollektivtransport, ikke biler. Dette mener vi er helt nødvendig for å sikre en varig infrastruktur som gjør det *rasjonelt* å velge kollektivt eller sykkel/gange fremfor privatbil.

Strekningen Arna-Bergen er et godt, eksisterende eksempel på dette. Toget tar 8 minutter, mens privatbil tar 25-35 minutter. Kollektivandelen er vesentlig større på denne strekningen enn noen annen strekning i Bergen. Det er svært framtidsrettet at utredningen legger vekk tanken om en Arnatunnel for biler (til fordel for dobbeltspor), som bl.a. ville fjernet togets store fortrinn.

Vurdering av konkrete prosjekter og virkemidler

Statens Vegvesen formulerer sin strategi på følgende måte i sin konklusjon/innstilling:

FASE 1:

- Kontinuerlig planlegging og utbygging av bybane til alle bydeler som ryggrad i et helhetlig og høystandard kollektivsystem.
- Planlegging og gjennomføring av prioriterte framkommelighetstiltak for buss.
- Starte utbygging av hovedruter for sykkel.
- Økte restriksjoner for biltrafikk. Tidsdifferensiering og andre virkemidler som kan spre toppbelastning vil være gunstig. Videre gradvis økte restriksjoner i takt med utviklet kollektivtilbud.
- Omforent regional arealstrategi
- KVU/planprosesser for lokalisering av godsterminal
- Prioritert utbedring av lokalvegnettet og tiltak for å bedre trafiksikkerheten i hele regionen
- Planprosesser for anbefalte større veitiltak.

FASE 2:

- Videre utvikling av kollektivtilbudet.
- Etablere bydelsruter for sykkel.
- Regionale samband mot vest og nord, Ringveg Øst, Mindetunnel, oppgradering av Flyplassvegen med planskilte kryss og fullføring av Ringveg Vest 3. byggetrinn.
- Videre utbedring av lokalvegnettet og tiltak for å bedre trafiksikkerheten i hele regionen.
- Etablering av ny godsterminal.

NVH har følgende kommentarer til konkrete prosjekter:

1) Vi går mot bygging av tunneler som bidrar til økt biltrafikk, spesielt inn mot sentrum.

- Mindetunnelen

Bygging av tunnel under Danmarks plass har vært lansert som en løsning på luftforurensningsproblemene i strøket. Vi ser at en tunnel fra Minde kan ha lokale miljøgevinster, bl.a. som frigjort plass for sykkelvei og bybane. Men en slik tunnel øker den samlede veikapasiteten inn mot Bergen sentrum, og forurensningen i byen vil ytterligere forverres med mer trafikk. Vi minner om at helsefarlig luft ikke bare er et problem i strøket omkring Danmarks plass, men i hele indre by, Bergensdalen, Nesttun og Lagunen/Rådal. Selv

om Mindetunnelen vil kunne lede vekk noe av den forurensede luften i sitt nærområde (utlufting over inversjonssjiktet), vil den nye genererte trafikken samtidig forverre luftkvaliteten i andre utsatte områder langs veien Rådal - Indre by.

- Nyborgtunnelen

Nyborgtunnel for biler er ikke i tråd med bærekraftig utvikling. Nyborgtunnel bør derimot bygges for bybane Nyborg-Klauvaneset, hvor terminal for bil- og bussreisende fra Norhordland etableres.

- Arnatunnelen

Arnatunnel for biler vil sterkt forverre forurensing og køer i Bergen sentrum, og forringe Arnatogets konkurransekraft. Den er et kroneksempel på et dårlig samferdselsprosjekt.

Naturvernforbundet minner også om svært høye vedlikeholdskostnader ved veitunneler, penger som heller bør brukes på bygging, drift og vedlikehold av eksisterende veier, sykkelveier og kollektivsystemer.

2) Forslaget om tverrsamband i Nordhordland mellom Radøy, Meland og Askøy vil medføre store naturinngrep, generere betydelig ny trafikk og gi mer spredt bosetting i områder hvor økt transport vanskelig kan betjenes med kollektivtrafikk. Utredningen viser også at prosjektet heller ikke har noen merkbar effekt i forhold til å avlaste Bergen for trafikk. Derfor må prosjektet skrinlegges.

3) Den nye Sotrabroen må bygges kun for sykkel- og kollektivtrafikk - inkludert en framtidig bybanetrase. En dobling av veikapasiteten (minst) som eksisterende planer går ut på, vil legge til rette for en eksplosiv økning i biltrafikken. Dette må avverges, og kollektivreisende gis fordelene av rask og pålitelig transport.

4) Vi støtter ikke forslaget om å bygge en fire felts Ringvei Øst, men støtter en oppgradering av veien fra Nesttun til Indre Arna til trafikksikker 2-felts vei med midtdeler og skuldre. **Utredningen viser tydelig at gjennomgangstrafikken på Kyststamveien nord-sør er svært liten. Kapasitetsøkning for gjennomgangstrafikken mellom Åsane og Bergen Sør/Fana/Ytrebygda må i stedet skje med Bybane inkludert nye lynlinjer (se eget punkt).**

5) Den miljøfokuserende helhetstenkningen i denne utredningen følges så langt dessverre ikke opp av veiplaner for resten av fylket. Disse har en trafikkøkende effekt - som sågar noen av planene bevisst etterstreber. NVH mener f.eks. at premissene for utbyggingen av Kyststamveien er uforenlig med veietatens nyorientering for Bergensområdet: Ideen forutsetter økt pendling inn og ut av byen, med den mertrafikk dette skaper. Visjonen om ett arbeidsmarked - med omfattende pendlertrafikk mellom byene - må erstattes av visjonen om at pendlingen for det første bør reduseres og for det andre vris over til kollektivtransport. Korte arbeidsreiser er et mål i seg selv.

Vi viser her til utredningens påvisning av den gode miljø- og trafikkeffekten av å satse på oppbygging av mindre regionsentra, en "desentralisert konsentrasjon" hvor folk som bor i omegnskommunene i større grad kan arbeide i sitt eget regionsenter, og i mindre grad pendle inn til Bergen.

NVH er tilfreds med at Statens Vegvesen i KVVU om Aksdal-Bergen har fått i oppgave av departementet å utrede et oppgradert fergetilbud som alternativ til fergefritt Bergen - Stord (Fusa og Tysnes). Vi vil peke på at fylkesplan for Hordaland har tre hovedmål for transportpolitikken: den skal medvirke til regional utvikling, til at miljøpolitiske målsettinger blir oppnådd og at risiko for ulykker i transportsystemet blir redusert. Fergefri kystvei Bergen-Stord er ikke forenlig med planens hovedmål. For øvrig henviser vi til egen høringsuttale til KVVU om Aksdal - Bergen.

Alternativer til økt veibyggning

Som alternativ til økt veibyggning som gir økt biltrafikk, går Naturvernforbundet inn for følgende:

a. Forser utbyggingen av Bybanen til alle bydeler, med nye lynlinjer (se eget punkt under).

- b. Realiser et omfattende nettverk av sykkelveier for transportsyklister.
- c. Forbedre busstilbudet kraftig - ikke minst med ekspressbusser og tverrgående ruter mellom bydeler og andre folke- og næringsrike områder, som f.eks. Askøy-Sotra. Mens vi venter på videre Bybaneutbygging, må busstilbudet få en hurtig oppgradering med effektive fremkommelighetstiltak.
- d. Bygg kollektivfelt på strekninger hvor bussen ofte står i kø, for eksempel gjennom Fyllingsdalen og Storavatnet - Askøybroen. Etabler kollektivfelt på to av fire felt på alle firefeltsveier. For nye firefeltsveier, som Os - Rådal, må kollektivfelt være på plass før veien åpner.
- e. Reduser lovlig toppfart: Innfør 70 km/t som høyeste fartsgrense. Dette vil redusere utslippene både av klimagasser og NOx sammenlignet med trafikk som holder toppfart på veier med 80- (og enda mer 90-) grenser. Lavere fart vil også minske eventuelle problemer mht. trafiksikkerhet ved opprettelse av kollektivfelt på firefeltsveier.
- f. Arealplanleggingen må vris i miljøvennlig retning, med mindre spredning i ytterkantene. Spesielt vil vi peke på området Mindemyren som velegnet for fortetting og etablering av nye arbeidsplasser.
- g. Innfør langt strengere parkeringsrestriksjoner i hele Bergen kommune, og spesielt i næringsområder og fortettingsstrøk. I områder med god kollektivdekning bør det være svært få parkeringsplasser for ansatte i næringsvirksomheter.
- h. Forser dobbelspor gjennom Ulriken.
- i. Bedre sikkerheten på og forbedre vedlikeholdet av dagens veinett.

BYBANEN - to ulike prinsipper: bybygger og hurtigtransport

NVH mener at vi må se på den videre Bybaneutbyggingen som todelt:

1. Utbygging etter samme hovedprinsipp som har ligget til grunn så langt:
Et forutsigbart, høykvalitets kollektivtilbud med tette avganger, med høyt passasjergrunnlag i gangavstand fra bybanestoppene. Dette er samtidig en viktig måte å drive byfornyning og miljøvennlig fortetting på. NVH støtter all videre utbygging etter disse hovedprinsippene til Flesland, Åsane og Bergen Vest/Straume.

2. Nye lynlinjer.

Den eksisterende typen Bybanetrasé er god for trafikk på moderate avstander, men helt utilstrekkelig som konkurransedyktig alternativ til privatbilen på litt lengre avstander. Kapasiteten på eksisterende og planlagte Bybanelinjer i den trafikkunge nord-sør-korridoren vil heller ikke være tilstrekkelig om vi skal lykkes med å ta all fremtidig trafikkvekst med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette stabiliseringsmålet kan synes ambisiøst, men vi understreker at biltrafikken må *reduseres* fra dagens nivå for å oppnå betydelige miljøgevinster. Da er stabilisering av veitrafikken første skritt.

Naturvernforbundet Hordaland vil derfor lansere bygging av to nye lynlinjer for Bybanen, som vi ønsker utredet:

Lynlinje sørover over Fjøsanger/Sjølinjen til Lagunen
Lyntunnel (Sentrum)Slaktehustomten - Eidsvåg og Nyborg-Klauvaneset

a) Lynlinje sørover over Fjøsanger/Sjølinjen til Lagunen

Dagens bybanetrasé sentrum - Nesttun er lang og preget av flere områder med lav fart: Dette skyldes bl.a. krappe svinger i sentrum, liten plass og dårlig adskillelse fra annen trafikk. 24 minutter tar turen - som er langt saktere enn hva bussen bruker (standardtid fra Busstasjonen er 15 min. over Fjøsanger/Hopskryset, 20 min. over Storetveit). Med ekstra tid for omstigning til matebuss, har store grupper i det sørlige Fana og i Ytrebygda fått et saktere og mer tungvint kollektivtilbud. En ny

lynlinje vil kunne halvere reisetiden fra sentrum til Lagunen, og gi en akseptabel reisetid for mange, selv med omstigning.

Naturvernforbundet ser for seg denne traséen:

1. del: Sentrum - Fløen - Haukeland Sykehus - Kronstad.

Dette blir fellestrasé med kommende bybane til Fyllingsdalen og videre, og flere minutter raskere enn dagens trasé over Nygård.

2. del: Kronstad - Mindemyren - Fjøsanger -Sjølinjen - Lagunen

Her vil banen ha høy fart og 1-2 stopp. KVVU antyder stor fortetting og etablering av 25 000 nye arbeidsplasser på Mindemyren. Dette er en tanke NVH støtter fullt ut. Med en lynbane sørover i tillegg til bane mot nord og vest, vil arbeidstakerne her få et glimrende kollektivtilbud i alle retninger. Sør for Mindemyren kan banen gå med svært få stopp (f.eks. Fjøsanger og Nordås/Sørås) til Lagunen. Vi ønsker å få utredet om det er mulig å lage en kostnadseffektiv løsning, hvor veibredden på motorveien krympes og bybanetraséen helt eller delvis får plass innenfor dagens veiareal. Vi får nå en mulighet til *ringbane*, hvor bybanevogner kan gå tilbake mot sentrum langs den "gamle" linjen over Nesttun, og selvsagt går trafikk også i motsatt retning.

I tillegg kan det kjøres vogner til Sandsli/Flesland over lynlinjen, med mulighet for omstigning til Nesttunlinjen på Lagunen.

Nye målgrupper:

Enda flere befolkningsgrupper kan reise med Bybanen om det finnes ekspresslinje mot sør. Et stopp på Mindemyren vil - i tillegg til tusenvis av nye arbeidsplasser - også nå deler av Løvestakksiden, og matebussreisende fra Bønes. Man kan velge å etablere et stopp på Nordås/Sørås som når viktige boligområder og gir kollektivtilgang til dagens bilbaserte kjøpesenter og butikker.

Nødvendig kapasitetsøkning:

Når Bybanen over Nesttun er bygget ferdig til Flesland skal den frakte langt flere passasjerer enn det den gjør i dag. Selv med lengre vognsett og hyppigere avganger er det vanskelig å se for seg at banen vil ha nok kapasitet i de mest belastede tidspunktene til at det er attraktivt å gå over til kollektivtransport for noen som er vant til å sitte i egen bil. Vi minner her om de høye prognosetallene for befolkningsvekst fram mot 2040, og målet om at all trafikkvekst skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. I KVUs beskrivelse av konsept K2 - "Kan bybane til alle bydeler løse behovene?" er transportarbeidet for bil beregnet til 15% høyere enn i dag i Bergensdalen. Da er det lagt inn en (prinsipielt usikker) forutsetning om trafikkdempende trafikantbetaling. Om kapasiteten på Bybanen står det på s. 80: "Bybanen får høy belastning (...) supplering med direkteruter med buss fra bydelene vil være nødvendig i rushtidene." Med større bilmengde frykter NVH at bussen vil bli stående fast i biltrafikken, og dermed ikke være attraktiv. De helt separate lynlinjene for Bybanen vil ikke bare gi forutsigbarhet og konkurransedyktig fart, men også den nødvendige kapasitetsøkningen i det totale trafikkbildet.

Forutsetning for akseptabel reisetid:

Fra sentrum til Sandsli vil reisetiden med dagens baneløsning være 35-40 minutter.

Å kjøre bil over Ringvei vest vil være langt raskere. Naturvernforbundet har ingen tro på at kombinasjonen lang reisetid og manglende sitteplass i rushtiden kan lokke en eneste bilist ut av bilsetet.

Den nye lynlinjen kan halvere reisetiden fra sentrum til Lagunen i forhold til dagens linje over Nesttun. Den vil gi Flyplassen, Ytrebygda og det sørlige Fana en langt mer effektiv adkomst til sentrum og resten av Bybanenettet, og være nødvendig for å kunne by privatbilen reell konkurranse. Vi bør heller ikke undervurdere effekten av Bybanevogner som er synlig langs motorveien på Sjølinjen, og som i stor fart suser forbi biler i kø.

b) Lyntunnel Sentrum - Eidsvåg og Nyborg - Klauvaneset

I vår høringsuttalelse om bybanetraséen sentrum - Åsane, foreslår vi at det bygges en tunnel for ekspressforbindelse sentrum - Åsane i tillegg til "lokallinjen" gjennom Sandviken. Vi anbefaler at traséen mot nord ikke går over Torget/Bryggen, men i tunnel nordover fra Peter Motzfeldsgate eller Starvhusgaten/Markeveien til Slaktehustomten. Herfra foreslår vi en direktetunnel til Eidsvåg i

tillegg til lokallinjen. To separate baneløp mellom Slaktehustomten og Eidsvåg vil også minske sårbarheten med tanke på få alternativer til eksisterende hovedvei i dette området. Vi anbefaler også en videreføring av bybanen fra Nyborg, i tunnel til Klauvaneset ved Nordhordlandsbroen. Her kan det bygges kollektivterminal og innfartsparkering som fanger opp passasjerer fra Nordhordland. Disse "nye" passasjerene vil ytterligere styrke argumentet for en lynlinje Slaktehustomten-Eidsvåg.

I dag har Bergen en svært lav andel kollektivreiser - kun 13% av alle reiser. Om all vekst i trafikk skal kunne tas uten økt bilbruk, trengs det ikke et løft, men en revolusjon innen kollektivtilbudet og kollektivbruken. Da trenger vi både lokaltrafikklinjer og lynlinjer. Investeringene må komme her isteden for i nye veiprosjekter.

Om prosessen med videre behandling av KVVU og andre transportplaner

Kvalitetssikring

Kvalitetssikringen (KS1) gjelder de to fremlagt KVVUene for disse prosjektene. Særlig interessant er departementets instruks til Vegvesenet om at følgende forhold skal underlegges kvalitetssikringen:

"- Kollektivtrafikkproblematikk, og da spesielt hvordan de to KVVUene følger opp retningslinje 1 for kommende Nasjonale Transportplan som bl.a. fastlegger at veksten i byområder skal løses gjennom kollektivtiltak. Gitt dette, ber SD om at Statens Vegvesen vurderer behovet for justeringer i KVVU-ene" - understreker departementet.

Departementet har en annen interessant og viktig tilføyelse:

"Etter det SD forstår, er det i KVVU-Bergensregionen ikke gitt en klar tilråding mht. konkret valg av konsept. Bakgrunnen er at Statens Vegvesen ønsker at KVVU/KS1 skal bidra til å legge overordnede føringer for videre planlegging i Bergen. SD slutter seg i utgangspunktet til etatens tilnærming... Det må på vanlig måte vurderes om mottatte høringsuttalelser tilsier at KVVUene bør endres på enkelte områder. SD legger til grunn at anbefalingsnotatet også skal kvalitetssikres. "

NVH vil avvente resultatet av den eksterne kvalitetssikringen og vil straks kvalitetssikringsrapportene er frigitt av Samferdselsdepartementet vurdere behovet for en supplerende uttalelse til KVVU-Bergensregionen.

I Hordaland fylkestings bestilling: "Regional plan for utbyggingsmønster, arealbruk og transport i Bergensområdet.", vedtatt 14. des. 2010 heter det:

"Føremålet med planarbeidet er å utvikle eit utbyggingsmønster som legg til rette for vekst i bustadar og næringsareal innafør bærekraftige rammer, knytt til kollektivtransport og effektiv vegtransport, og med omsyn til ein langsiktig grønstruktur, jordvern, samt gode nærmiljø-kvaliteter."

Naturvernforbundet Hordaland viser til at mye av denne bestillingen er besvart gjennom det omfattende arbeidet som ligger bak Konseptutvalgsutredning for Bergensregionen. Det er derfor sentralt at Konseptutvalg for Bergensregionen blir en viktig pilar for utvikling av "Regional plan for utbyggingsmønster, arealbruk og transport i Bergensområdet".

Det haster med en ny kurs for Bergensregionen, som ikke bare øker trafikken og gir mer forurensing og kø. Bærekraftig mobilitet er mulig, men det skjer først når ressursbruken styrker konkurransevnen for effektiv kollektivtrafikk og sykkel samtidig som det brukes mindre ressurser på økt veikapasitet.

Med vennlig hilsen
NATURVERNFORBUNDET HORDALAND

Gabriel Fliflet
Nestleder

Nils Tore Skogland
Daglig leder