

Hordaland fylkeskommune  
Postboks 7900  
5020 Bergen

Bergen 25.06.2012

## Høringsuttalelse om Regional Transportplan Hordaland 2013-2024<sup>1</sup>

*Merknad: I denne høringsuttalelsen omtaler vi også prosjekter og planer som ikke spesifikt er nevnt i høringsutkastet. Vi har valgt å gjøre dette fordi disse er av stor betydning for helhetsbildet, og dermed påvirker de prosjekter som er tatt med i høringsutkastet.*

Naturvernforbundet i Hordaland har en hovedinnvending mot høringsutkastet til Regional Transportplan (RTP): Planen nedprioriterer miljøhensyn til det uforsvarlige.

RTP har lagt til grunn at planen skal «bidra til (...) å oppnå viktige klima- og miljøpolitiske mål». Klimaplan for Hordaland har som overordnet mål å redusere utslipp av klimagasser med 20% innen 2020.<sup>2</sup> All erfaring tilsier at man må ta i bruk sterke virkemidler for å nå slike mål og ikke minst avstå fra prosjekter som øker utslipp. Likevel legger RTP opp til vekst i klimagassutslipp. I det foreliggende høringsutkastet er det bl.a. støtten til kapasitetsutvidelsen ved Bergen lufthavn Flesland og noen av veiprosjektene som vil gjøre det umulig å nå egne klimamål.

Det vitner om ærlighet at høringsutkastet åpent erkjenner at klimamålet skal ofres til fordel for andre hensyn (s. 14). Men erkjennelse alene gagnar ikke klimaet. Dersom folkestyret ikke makter å si nei til prosjekter som øker fylkets klimautslipp dramatisk, hvordan skal målene da nåes? Skal Fylkeskommunen følge byrådslederen i Bergen sin strategi og håpe «at fly, som biler, slipper ut mindre og mindre framover»? Håp er, slik Naturvernforbundet ser det, en vakker og viktig ting, men som politisk virkemiddel er det heller svakt.

Regional Transportplan trekker fram at regionen har opplevd vekst i næringsliv og velstand de senere år. Den forutsetter slik vekst i årene som kommer (s. 54). Det viser at hensynet til vekst er blitt vel ivarettatt hittil og at næringslivet i Hordaland i det store og det hele ligger an til å ha gode kår framover. Dersom fylket ikke makter å prioritere klimaet høyest i gode tider, når skal vi da gjøre det?

### Kapasitetsutvidelsen ved Bergen Lufthavn

Framtiden i våre hender har beregnet at klimaeffekten av nordmenns flyreiser i inn- og utland tilsvarer utslippene fra all bilkjøring i Norge.<sup>2</sup> Dette tilsier at antall flyreiser må reduseres dersom klimagassutslipp skal reduseres. Regional transportplan vil gå motsatt vei og stiller opp som delmål at terminalkapasiteten må økes for å *ivareta den økende trafikkveksten* (sic!). Naturvernforbundet i Hordaland har beregnet hva kapasitetsutvidelsen vil medføre av økte klimagassutslipp. Vi gjengir fra vårt innlegg i Bergens Tidende 12. januar i år<sup>3</sup>:

Utslippsveksten fra flytrafikken vil utligne alle tiltak som skal redusere klimautslippene i Bergen kommune. Med utgangspunkt i Avinors egne tall, forutsetter vi at det planlagte terminalbygget på Flesland oppnår sin toppkapasitet på 10 millioner passasjerer i år 2023. Bergen kommunes energi- og klimahandlingsplan tilsier at de samlede klimautslippene i kommunen må være redusert med 0,3 millioner tonn CO<sub>2</sub> fra 2011 til 2023. Veksten i utslippene fra fly som går til og fra Bergen Lufthavn i det samme tidsrommet, har Naturvernforbundet beregnet til det samme: 0,3 millioner tonn CO<sub>2</sub>. (...) Alle planlagte kutt i Bergens øvrige klimautslipp blir altså visket ut av den formidable utslippsøkningen som doblet kapasitet på Flesland skaper! Alt vi møysommelig må oppnå ved kutt fra tungtransport, privatbiler, oljefyrer, båter m.m. blir rett og slett nullet ut. Den beregnede veksten tilsvarer utslippene fra ca. 270.000 biler. Om man i tillegg tar med den ekstra skadeeffekten som oppstår ved flygning i høye luftlag, vil utslippstallene fra flyene bli nesten dobbelt så høye.

Flyplassutvidelse vil i tillegg undergrave det samfunnsøkonomiske incentivet for satsing på høyfartsbane inn og ut av regionen og opprustning av Bergensbanen og de reisendes incentiv for å ta slike transporttilbud i bruk.

Naturvernforbundet mener at Regional Transportplan bør gå bort fra delmålet om kapasitetsutvidelse ved Bergen Lufthavn Flesland. I stedet bør den ha som strategi at Fylkeskommunen skal trekke seg fra intensjonsavtalen med Avinor og Bergen kommune og arbeide opp mot nasjonale myndigheter for å få på plass avgifter som vil redusere omfanget av fritidsreiser slik at klimautslippene fra fly ikke øker, men reduseres fram mot 2024. Avgiftene bør øremerkes utbygging og drift av jernbane.

### **Veiutbygging**

Naturvernforbundet mener Regional Transportplan bør vektlegge prinsippet om å øke kollektivtransportens konkurranseevne i forhold til bil og dermed skrinlegge all kapasitetsøkning på veier i pressområder. I klimaforliket i Stortinget er det enighet om at all vekst i byene skal tas med kollektivtrafikk.<sup>4</sup> Da kan ikke økende bilferdsel og ledsagende trafikkproblemer være et argument for veiutbygging, tvert imot. Den økte etterspørselen etter reiser er likevel et argument for handling: god arealplanlegging, tilrettelegging for gående og syklende, utbygging av kollektivtilbudet og restriktive tiltak mot bilbruk.

Når man diskuterer kollektivtrafikk kontra privatbiltrafikk, har man ofte har fokus på "korttidsspørsmål" som rutemønster, avgangshyppighet, pris, etc. Naturvernforbundet mener at vi fremover også må ha fokus på de grunnleggende, tunge investeringene i transportsystemet: Dagens vedtak styrer framtidens transportsystem. Bygger vi nye veier som utvider kapasiteten i et pressområde, vil biltrafikken med sikkerhet øke.

**Om vi virkelig mener at trafikkveksten framover skal tas kollektivt og ikke med bil, er den eneste løsningen å avstå fra å utvide veikapasiteten og bygge ny, effektiv infrastruktur for buss, bane, gange og sykkel i stedet.**

NVH har kommentarer til følgende veiprojekter som er foreslått i regionen:

#### 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, Fyllingsdalen, 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. (Se under om *lynlinjer*.)

#### E39 Aksdal - Bergen:

Premissene for utbyggingen av Kyststamveien er uholdbare. Ideen forutsetter økt langpendling, 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. Naturvernforbundet Hordaland minner om at det ikke er beregnet hvilke klimautslipp som bygging og vedlikehold av fergefri kyststamvei vil gi. Med mange mil ny vei og opptil fem broer mellom Os og Stord, er det sterkt kritikkverdige at dette ikke er gjort. Politikerne har dermed pr. i dag ikke oversikt over en viktig del av grunnvilkårene for bygging av fergefri Kyststamvei sørover fra Bergen.

Vi fremhever spesielt vår motstand mot den planlagte firefeltsveien til Os. Den vil vanskeliggjøre forsøkene på miljøvennlig fortetting i bergensområdet ved å åpne opp for ny, spredt boligbygging i Os med massiv arbeidspendling i bil til Bergen.

#### Ringvei Øst:

Naturvernforbundet støtter ikke forslaget om å bygge en fire felts Ringvei Øst, men støtter en oppgradering av veien fra Nesttun til Indre Arna til trafiksikker 2-felts vei med midtdeler og skuldre. Statens vegvesen har tydelig vist at gjennomgangstrafikken på Kyststamveien nord-sør er svært liten.<sup>5</sup>

Kapasitetsøkning for gjennomgangstrafikken mellom Åsane og Bergen Sør/Fana/Ytrebygda må i stedet skje med bybane og buss.

Bygging av Arnatunell for biler er miljømessig uforsvarlig. Den vil undergrave byens mest effektive kollektivmiddel: Arnatoget.

- NVH støtter bygging av ny bro til Sotra, men den må være reservert buss, bane og gående/syklister. Den gamle broen forbeholdes biler. Innfartsparkering og effektivt matebuss-system på Straume terminal. Ekspressbusser til og fra sentrum, Åsane og Sandsli/Kokstad/Flyplassen.

I stedet for trafikkøkende veiprosjekter foreslår Naturvernforbundet at det bygges infrastruktur som gjør det enklere og raskere å velge kollektivt framfor privatbil. I dag er det som regel umulig å konkurrere med privatbil med hensyn til reisetid. De som reiser kollektivt sitter ofte fast i køer som bilene har laget. Passasjererne bruker mye tid på å gå til og vente på holdeplassen. Buss eller bybane bruker tid på å stoppe underveis. Mange må skifte mellom flere linjer. Alt dette gjør at reisetiden for kollektivreisende fort blir den doble av privatbilistens.

Naturvernforbundet Hordaland mener at dette må kompenseres ved positiv særbehandling av kollektivreisende: Folk som reiser kollektivt, går eller sykler gjør miljø, samfunn og offentlig budsjettbalanse en stor tjeneste ved ikke å kjøre bil. De bør belønnes for dette, og ikke som i dag straffes med ekstra lang reisetid.

### **Selve infrastrukturen i transportsystemet må gjøre det enklere og raskere å velge kollektivt framfor privatbil.**

Vi vil her trekke fram vårt forslag om nye *lynlinjer* for bybanen, som er beskrevet i vår høringsuttalelse til Statens vegvesens konseptvalgutredning om transport i Bergensområdet fram mot 2040. Her foreslår vi:

- Lynlinje Sentrum – Fløen - Kronstad – Mindemyren – Lagunen.

Denne vil kunne halvere reisetiden fra Lagunen til sentrum. Den vil samtidig gjøre det mulig å lage en rute som går i ring, med avganger i begge retninger. Sentrum – Fløen – Kronstad – Mindemyren – Lagunen - Nesttun -Danmarks plass – Sentrum.

- Lynlinje Klauvaneset – Åsane senter.

Oppretting av bussterminal og parkeringsplasser på Klauvaneset ved sørenden av Norhordlandsbroen. Herfra går bybanen i lynlinje med få eller ingen stopp til Åsane senter og derfra videre til sentrum. Denne lynlinjen må komme **i stedet for** Nyborgtunellen for biler. Slik gir vi til en forandring et bedre tilbud til kollektivreisende enn privatbilister. Om Nyborgtunellen bygges for biler, vil denne skape stor mertrafikk som vil øke problemene med lokalforurensing og klimautslipp og flytte kapasitetsproblemene til andre deler av veisystemet. Selv om en slik tunnel også vil gjøre det enklere for buss, vil bussen likevel tape stort i tidsbruk sammenlignet med privatbil, som ikke trenger stoppe for av- og påstigning, ha overgang mellom ulike ruter o.s.v.

Naturvernforbundet Hordaland vil også fremheve bygging av dobbeltspor i Ulriktunellen og ny kollektivbro til Sotra som svært gode tiltak for å gjøre kollektivreisen til den mest effektive reisemåten. Dette betinger selvsagt at effekten ikke undergraves av parallelle, nye veisystemer. Ny Arnatunell for biler eller nye kjørefelt/ny bro for biler på bro til Sotra må derfor ikke bygges.

Etablering av kollektiv- og sambruksfelt er enkelt, effektivt, men likevel ignorert. På steder hvor politiet frykter at trafikksikkerheten svekkes ved etablering av kollektivfelt, må dette motvirkes ved at fartsgrensene på veistrekningen settes ned.

NVH støtter fullt ut en kraftig modernisering av Bergensbanen, med spesiell vekt på rask opptart på strekningen Bergen – Voss.

### **Sats på el-ferger**

Hordaland Fylkeskommune må satse offensivt på innføring av elferger og utfasing av fossildrevne ferger. Slik kan store mengder klimautslipp fjernes, og en miljøvennlig, alternativ infrastruktur til en fergeløs kyststamvei etableres.

### **Nei til ny seilingsled**

Naturvernforbundet Hordaland ber Bergen kommune gå imot utspredning av ny seilingsled gjennom Skjellangersundet i Nasjonal Transportplan. Undersøkelser gjort i forbindelse med konsekvensutredningen i 2004 viste at det går ca. 1800 fartøy gjennom Skjellangersundet og Det Naue hvert år. Det planlagte tiltaket kan føre til at trafikken øker til minst 9200 fartøy hvert år. Faren for utslipp og skipsulykker vil øke kraftig. Det er dramatisk så nær Herdla naturreservat og Herdleflaket. Fra et miljømessig ståsted vil øket ferdsel forbi Herdlaflaket kunne utgjøre en trussel mot fuglelivet. Konsekvensutredninger gjort tidligere viser gjennomstrømningen i sundet blir nesten doblet. Dette vil trolig gi en endring i bestanden av dyr på bunnen av sjøen, og på den måten kunne føre til endring i de økologiske systemene i området. Det kan igjen bli dramatisk for Herdla og fuglelivet. Luftkvaliteten i Bergen by er allerede et stort problem. Ved å åpne opp for enda flere store cruiseskip skal anløpe Bergen vil det føre til en økt luftforurensing i bysentrum.

### **Klima og miljøvern – en sak under “Eventuelt”?**

Dersom våre folkevalgte vil ta miljøproblemene på alvor må de prioritere miljøløsninger. Det innebærer at andre hensyn må vike - også når det koster noe. Reduksjon av klimagassutslipp kan ikke lenger være noe man tar seg råd til først når andre hensyn er vel ivaretatt. Naturvernforbundet foreslår at klimasaken flyttes fra «Eventuelt» og gjøres til første post på Fylkestingets transportpolitiske agenda.

Vennlig hilsen

Naturvernforbundet Hordaland  
ved nestledere Gabriel Fliflet og Sivert Straume

Noter:

1 Av kapasitetsgrunner har ikke Naturvernforbundet i Hordaland kunnet vurdere alle deler i planen.

2 *Klimaplan for Hordaland*. Fylkestinget 2012. <http://bit.ly/LRASpT>  
*Like store utslipp ffra fly og bil*. Guri Tajet, 2008. <http://bit.ly/KzmqDZ>

3 *Flesland på anabole steroider*. Gabriel Fliflet, 2012. <http://bit.ly/MWYJnw>

4 *Stortingsmelding 21 Norsk Klimapolitikk*. Miljøverndepartementet 2012.  
<http://bit.ly/JynuWt>

5 *Kjuagutt og stril, mindre bil - Konseptvalgutredning (KVU) for transportsystemet i Bergensområdet*. Statens vegvesen, 2011. <http://bit.ly/M619zm>