

Bergen kommune  
Etat for plan og geo-data  
Postboks 7700  
5020 Bergen

Bergen, 24.april 2013

## Konsekvensutredning for Bybanen på strekningen Bergen sentrum - Åsane Høringsuttalelse fra Naturvernforbundet Hordaland

Naturvernforbundet Hordaland har mottatt “Konsekvensutredning for Bybanen på strekningen Bergen sentrum - Åsane”, og har følgende uttalelse til utredningen:

### Sammendrag

Naturvernforbundet i Hordaland (NVH) mener at bybane til Åsane vil gi viktige bidrag til de massive utfordringene Bergensregionen står overfor når det gjelder befolkningsvekst og store klimagassutslipp fra transportsektoren. Samtidig mener vi at det for fremtiden bør skilles mellom ordinære bybanelinjer og egne lynlinjer, som tjener to ulike hovedmål: henholdsvis miljøvennlig fortetting og rask transport over lengre avstander.

Vi anbefaler at Bybanen fra Sentrum mot Åsane i første omgang blir en løsning preget av relativt mange stopp, korte avstander mellom disse og en linje som for en stor del går i friluft. Dette er viktig som **fortettingsstrategi** og vil stimulere kortere reiser mellom hjem, arbeid og fritidsdestinasjoner. Samtidig understreker vi at Bergen trenger en radikal omlegging fra dagens utstrakte bilbruk. Derfor bør det også umiddelbart starte opp utredning av **lynlinjer** for Bybanen, for å kunne ta i mot den flerdoblingen av reisende som den forventede befolkningsveksten vil bidra til. Disse linjene vil ha få stopp og gi Bybanen en **pendlerorientering**.

Om den ordinære bybanelinjen legges over Bryggen, bør det i neste omgang bygges en lynlinje i tunnel fra Ytre Sandviken til Kaigaten/Jernbanen som et ekspressalternativ. Denne vil også fungere som sikring om stigende havnivå skaper problemer over Bryggen. NVH anbefaler også lynlinje fra Midtbygda (Åsane Sentrum) til Klauvaneset hvor det etableres kollektivterminal og p-plasser for reisende fra Nordhordland fremfor for ny, firefelts Nyborgtunnel.

Effektive og sikre sykkelveier må integreres i prosjektet og planlegges og bygges i samme operasjon som Bybanen i form av en sammenhengende sykkelvei fra sentrum til Åsane, med tunnel fra NHH til Eidsvåg. Sikker sykkelparkering under tak med mulighet for lading av elsykler må også prioriteres på alle bybanestopp.

## Behovet for videre utbygging av Bybanen

NVH er positiv til en videre utbygging av Bybanen, og satsingen for Bybanens trase mot Åsane. Bybane til alle bydeler vil bidra flere "gode transportsirkler" for alle områdene traseen passerer i form av:

- en kraftig reduksjon i luftforurensingen, CO<sub>2</sub>-utslippene og trafikkstøyen.
- et langt mer attraktivt kollektivtilbud for byens befolkning; flere vil gå over fra privatbil til kollektivtraffik.
- mindre bilkøer og langt lavere behov for kostnadskrevenne og sterkt miljøskadelig veiutbygging.
- en vitalisering av byutviklingen med fortetting langs Bybanen. Dette vil legge til rette for at ennå flere reiser kollektivt.
- integrering av syklist og kollektivtransport, med forbedret infrastruktur for sykkel integrert i bybaneutviklingen.

NVH støtter den videre utviklingen og utbyggingen av Bybanen i Bergen som et middel for å oppfylle disse målene.

## Mangler i konsekvensutredningen

Med de ovenfor nevnte mål som våre viktigste kriterier, har det imidlertid vært vanskelig å vurdere virkningene av de ulike traseene-alternativene basert på resultatene av Norconsult AS sin konsekvensutredning utgitt i februar 2013.

Det er spesielt to viktige analyseområder som mangler i konsekvensutredningen:

- En klimaregnskap som ville evaluere de miljømessige konsekvensene (spesielt CO<sub>2</sub>-utslipp) av bygging, drift og vedlikehold av de ulike trasealternativene, med spesiell vekt på forskjell mellom løsningene i friluft og i tunnel. Stortinget har vedtatt at det skal lages klimaberegninger for alle store samferdselsprosjekt. Dette burde også gjelde for Bybanen.
- En passasjeranalyse som forsøker å forutse hvor mange bilreiser de ulike bybanetrase-alternativene vil kunne erstatte både på kort og på lengre sikt.

Selv om en passasjeranalyse er vanskelig å gjennomføre, er det av største betydning for å skille mellom de to store alternativene:

1. I friluft: preget av flere stopp, kortere avstander mellom stopp, hyppige avganger og **fortettingsstrategi** for byplanlegging, som vil stimulere kortere reiser mellom hjem, arbeid og fritidsdestinasjoner.
2. Tunnelbasert: preget av færre stopp, lengre avstander mellom stopp, høyere hastighet og **pendlerorientering**, som vil stimulere daglige pendlere til å ta kollektivtransport.

Det har vært mye diskusjon om reisetiden mellom Sentrum og Åsane med ulike trasealternativer. Men det er ikke nok å kjenne reisetiden fra bybanestopp A til Å. En passasjeranalyse må vurdere dør-til-dør-tid for reisende, som inkluderer reisetid mellom døren og bybanestoppet i begge ender av reisen, samt ventetid på bybanestoppet.

Siden miljøeffekten er NVHs viktigste prioritet, mener vi at informasjonen i konsekvensutredning ikke er omfattende nok til å gjøre en sikker vurdering av hvilken trase som er best egnet til å oppfylle målene ovenfor. Vi har likevel fire generelle vurderinger og anbefalinger som vi ønsker å trekke frem:

### 1. Tilrettelegging for fortetting

En god by bør stimulere til kvalitetsmessig god fortetting, med attraktive leveområder og liten grad av utbredning. Vi ser det som viktig at veksten i Bergens befolkning tas ut gjennom kvalitetsmessig god fortetting langs gode kollektivlinjer. Bybanen vil spille en viktig rolle i en slik fortettingsstrategi. Rundt bybanestoppene bør det være lokale sentra med skole, barnehager, butikker, arbeidsplasser og naturområder som kan nås til fots og på sykkel.

Vi anbefaler at Bybanen fra Sentrum mot Åsane i første omgang blir en løsning preget av relativt mange stopp, korte avstander mellom disse og en linje som for en stor del går i dagen. Dette er viktig som **fortettingsstrategi** og vil stimulere kortere reiser mellom hjem, arbeid og fritidsdestinasjoner.

### 2. Lynlinjer og pendlerorientering

Samtidig bør pendlere som trenger å reise lengre avstander ha tilgang til effektiv og forutsigbar kollektivtransport og gode sykkelveier.

Når den forventede befolkningsveksten ikke skal føre til økt biltrafikk, vil dette medføre en flerdobling av antall reiser med kollektivtransport, sykkel og gange. Nye investeringer i transportnettverket må derfor ikke øke kapasiteten for veitrafikken. Det er innen kollektivtrafikken og sykkelveier at kapasiteten må flerdobles.

Derfor bør det omgående starte utredning og søkes finansiering til egne lynlinjer. Lynlinjene vil fungere som et alternativ til tog, men være lettere og dermed mye rimeligere. I motsetning til tog vil lynlinjene bli integrert med det ordinære bybanenettet, og gi muligheter for ringbaner. Ett bybanevognsett kan f.eks. kjøre fra Åsane til byen over lynlinje fra Ytre sandviken, og tilbake over den langsommere traséen, mens det neste vognsettet kan kjøre motsatt retning.

Det er viktig at lynlinjekonseptet implementeres i alle fremtidige og eksisterende bybanetraseer. Når det gjelder bybane til Åsane mener vi at følgende strekninger bør prioriteres:

### **Midtbygda - Klauvaneset.**

Bygges i stedet for firefelts motorvei (Nyborgtunnel) og frakter passasjerer fra ny kollektivterminal/ parkeringsanlegg på Klauvaneset i maksfart til Åsane Sentrum og evt. videre til Bergen for reisende fra Nordhordland.

### **Ytre Sandviken - Kaigaten/Jernbanen**

Om den ordinære bybanetraséen blir lagt i dagen over Bryggen, vil NVH foreslå at man setter i gang utgreiing klimaberegninger ved en rask, alternativ lynlinje i tunnel. Denne vil også fungere som sikring om stigende havnivå skaper problemer over Bryggen, og vil kunne videreføres som lynlinje over Fløen/Kronstad og over Mindemyren langs Sjølinjen til Lagunen.

Om den ordinære bybanelinjen legges over Bryggen, bør det derfor i neste omgang bygges en lynlinje i tunnel fra Ytre Sandviken til Kaigaten/Jernbanen som et ekspressalternativ. Denne vil også fungere som sikring om stigende havnivå skaper problemer over Bryggen.

Lynlinjene vil tilleggjøre Bybanen mer driftssikker, som nevnt i forbindelse med flom over Bryggen, men også i møte med andre utfordrende naturkrefter og fremtidig oppgradering og utføring av nødvendig vedlikehold på banen.

NVH mener at Bergen bør implementere begge disse tilnærmingene. Byggingen av Bybanen mot Åsane starter med fokus på **fortettingsstrategi** - i friluft, med flere stopp og hyppige avganger, mens utredningen (og den fremtidige byggingen) av en lynlinje - i tunnel, med få stopp, sikrer at Bybanen får en **pendlerorientering**, og en transportreduserende effekt.

### **3. Tilrettelegging for syklende**

Syklister må være en integrert del av utbyggingen av bybanenettverket i langt større grad enn det har vært gjort hittil. Byggingen av bybane over bakken skaper en unik mulighet til å fremme dette målet. Dessverre er detaljeringsnivå i planarbeidet for lite detaljert til at det tydelig blir plass for en effektiv og sikker sykkelveitrase langs hele bybanetraseen. Det er viktig at dette forbedres i det videre arbeidet, så det blir tydelig hvordan både kollektivtrafikk og sykkel fungerer bedre som et samlet system for bærekraftig transport. I tillegg vil merkostnaden ved å legge til rette for syklende i forbindelse med planlegging og utbygging av Bybanen være lav.

Vi vil spesielt vektlegge at:

1. Sykkel kan/bør stå for en mye større andel av transporten enn idag. Sykkel tar langt mindre plass enn bil, er langt billigere å bygge ut, har samfunnsmessig langt lavere kostnader, gir bedre folkehelse og ingen utslipp.
2. Sykkelveier må bygges i samme operasjon som bybanebyggingen.
3. Det må være en sammenhengende, effektiv og sikker sykkelvei fra sentrum til Åsane, med tunnel fra NHH til Eidsvåg.

4. Det må bygges sykkelvei gjennom sentrum. Eksisterende jernbanetunnel Bontelabo-Årstad bør vurderes, med avkjøring til sentrum.
5. Til Åsane må transportsyklister/el-syklister prioriteres (høy fart, få hindringer)
6. Fra NHH til Kronstad må det også gis plass til saktesykling (type København/Amsterdam)
7. Sikker sykkelparkering og ladepunkter for elsykler må prioriteres på alle bybanestopp.
8. Jordvarme eller annen oppvarming av sykkelveier må prioriteres, slik at sykkel kan være aktuelt alternativ også på kalde dager da lufta i Bergen blir helseskadelig på grunn av forurensning fra både biler, båter og busser.
9. Muligheter for å ta med sykkel på Bybanen må utredes.

#### **4. Bybanen som visjonært byutviklingsprosjekt**

Bybanen er et stort og viktig prosjekt, som skal svare på flere av Bergens (og bergensregionens) utfordringer og visjoner. Derfor er det også viktig at Bybanen - og planleggingen av den - er langsiktig, visjonær og omfattende nok til å kunne møte de utfordringene vi står overfor.

Skal Bybanen gi et tilstrekkelig bidrag når det gjelder å mangedoble antallet kollektivreiser, redusere luftforurensingen, CO<sub>2</sub>-utslippene og trafikkstøyen, legge til rette for fortetting i gode og attraktive lokal-bymiljøer og for flere syklende og samtidig være det foretrukne transportmidlet både for korte og lengre reiser, må man lage planer - og gjennomføre prosjekter - som er både store/omfattende, fleksible og langsiktige.

NVH er derfor skeptiske til at man velger mellomløsninger, som kan virke som gode kompromisser på kort sikt, men som i realiteten verken vil løse behovet for fortetting eller utfordringene knyttet til økende bilisme. I fremtiden kan valget av disse løsningene bidra til å hindre at vi når de målene vi har satt oss når det gjelder å utvikle et transportsystem - bestående av kollektivreisende, gående og syklende - som er omfattende, driftssikkert, fleksibelt og effektivt. God infrastruktur for kollektivreisende, gående og syklende må gjennomgående prioriteres fremfor nye bilveier.

Vennlig hilsen

Klima og transportgruppen i Naturvernforbundet Hordaland

Ved saksbehandlere

Yael Harlap

Hallvard Birkeland

Lars Robert Hole