

Tittel.	Ja takk til by- og jernbane, sykkel og gange, nei til motorveier!
Forslagsstiller.	Styret i Bergen MDG
<p>Norsk samferdselspolitikk har vært planlagt på bilens premisser. Dette har hatt store negative konsekvenser for klima, luftforurensing, arealbruk, folkehelse, bomiljøer – ja, kort sagt, for mennesker og miljø over hele landet. Dette har også til de grader gjort seg gjeldende i Bergen. Utfordringen nå er å legge om transportsektoren. For Bergen betyr det byreparasjon, bybane til alle bydeler, jernbane til Oslo, og gi dagens veiareal fra privatbilene til kollektiv, sykkel og gange. Tiltak som reduserer behovet for transport, og dermed reduserer behovet for investeringer i ressurskrevende infrastruktur, er alltid det beste.</p> <p>MDG førte an da Stortinget prioriterte bybane og jernbane i Nasjonal Transportplan. Det var et resultat av godt samarbeid mellom politikere i Bergen, fylkestingspolitikere, sivilsamfunnet og næringslivet. Bergen prioriterte i byvekstavtalen Bybanen til Åsane som nummer 1, vei og jernbane mot Voss som nr 2, og en ny trafiksikker vei nord i Bergen, kjent som Nordhordlandstunnelen (Vågsbotn-Klauvaneset) som nr 3. Det siste prosjektet er avhengig av bybanen for å ikke å øke trafikken i Bergen, men en vei er nødvendig av hensyn til trafiksikkerheten i området.</p> <p>Når bybanen er ferdigstilt til Åsane skal byggingen mot Loddefjord starte. Det pågår et planarbeid allerede. Dette vil åpenbart være det viktigste samferdselsprosjektet for Bergen og regionen etter bybanen til Åsane. Bybanen er Norges beste samferdselsprosjekt og oppfyller miljømessige, økonomiske og sosiale bærekraftsmål. Den binder byen sammen, bygger ned forskjeller, reduserer utslipp, sparer natur og fører med seg private investeringer. Gode kollektivprosjekter frigjør også veikapasitet for næringslivet, personer med funksjonsnedsettelse, utrykningskjøretøy og andre som virkelig trenger veiene.</p> <p>Etter at vei og jernbane er klart til Stanghelle, skal det videre mot Voss. Prosjektet er viktig for å gi et alternativ til fly til Oslo, og derfor også for togturer til kontinentet. Det er viktig av hensyn til ras og trygghet. Økt veikapasitet gir alltid mer trafikk, og det koster samfunnet, naturen og klima. All videre planlegging mot Voss må kun ha to felt. Jernbane og rassikring er det viktigste. Andre deler av strekket av Bergensbanen er også langt viktigere å prioritere for MDG enn motorveiprojekter i regionen.</p> <p>For å bedre byluft, få ned støyen og gi bergenserne mer plass, bør gjennomgangstrafikken ut av Bergensdalen. Samtidig viser beregningene som er gjort at kun 11% av trafikken er gjennomgangstrafikk. Det betyr at det viktigste arbeidet som gjøres for å gi innbyggerne en bedre by, er å redusere trafikken generelt. Med tanke på fremtidige prosjekter er derfor ideen om en firefelts motorveitunnel fra Arna til Fjøsanger som staten ivrer for noe som bør begraves for godt. Et enda større motorveikryss på Fjøsanger vil øke trafikken fra Rådal mot Fjøsanger og øke støyen og gi andre negative virkninger mellom områdene. Fjøsanger vil også bli et dårligere sted å bo. Et nytt vegsystem her vil også øke trafikken på tilførelsesveiene, som langs Bønes. Dette er dårlig bypolitikk og går imot statens egne målsetninger innenfor klima, natur, bomiljø m.m.</p>	

Store tunneler gir store overskudd av masser, og gir derfor deponier i sjø eller på land som i praksis alltid vil være negative for eksempel landbruk, natur og friluftsliv. En løsning som er langt bedre, og som er under planlegging, er å bygge en langt kortere tunnel som gir en bedre vei fra Midtun mot Arna. Arbeidet er i gang og bør prioriteres, og er det åpenbare alternativet til en motorvei mellom Arna og Fjøsanger for å få gjennomgangstrafikken ut av Bergensdalen. Dette vil også være positivt for gående og syklende. En ny vei mellom Arna og Vågsbotn er også totalt uaktuelt av samme årsaker. Noen mindre oppgraderinger på dagens vei er mer enn tilstrekkelig for å fungere som ringvei.

Statens måte å jobbe på bryter med bærekraftsprinsippene og vil ende opp med å kun skape nye problemer frem i tid. Trafikk må ikke først og fremst flyttes eller forsøkes gjemmes bort. Den må reduseres. Man kan ikke bygge seg ut av det, vel kjent støttet av nasjonal og internasjonal forskning.

Samtidig finnes det fornuftige og viktige oppgraderingsprosjekter på vei, både på fylkesvei- og lokalvegnettet, som mangler midler og som gir mer tilbake til byen og innbyggerne enn de store motorveiprosjektene. Statlige sykkelveiprosjekter er underfinansiert og trenger også milliarder i årene fremover. Sykkelveier er samfunnsøkonomisk meget lønnsomme og viktig for å svare ut klima- og naturkrisen. For hver kjørte kilometer på sykkel får samfunnet en helsegevinst på 26 kroner, mens samfunnet taper 5,9 kroner per kjørte kilometer med personbil (Helsedir. 2013). Ifølge staten er ikke sykkelveien til Åsane finansiert. Den må prioriteres slik at den står klar sammen med bybanen til 2031.

Analysen av bompengesystemet i Bergen konkluderer med at de nye bomstasjonene "ikke hadde noen nevneverdige, uønskede konsekvenser for Bergen generelt sett. Det er heller ikke funnet noen uventede eller uønskede fordelingsvirkninger av tiltaket" (Norconsult i tidsskriftet Plan, 2/2021). Samtidig har trafikken gått ned. Avgifter for å få ned trafikken av hensyn til mennesker og miljø er kommet for å bli, og slike avgifter må styrkes fremover, også bompengene, inntil man har et alternativ på plass som kan virke sterke for å oppnå de samme målene. Bergen har mye som gjenstår når det gjelder å tilby gode alternativer til bilen, spesielt til reiser til og fra fritidsaktiviteter. Et godt utbygd kollektivtilbud er det viktigste tiltaket for å få ned trafikken.

Oppsummert er det ikke plass til flere forurensende og naturfiendtlige motorveier i Bergen kommune i fremtiden, de som finnes må heller prioriteres til kollektiv og boulevarder. Investeringene må gå til jernbane, kollektiv, sykkel og gange, og summene vi snakker om når det gjelder bybane, vei og jernbane til Voss, presser hva som er klokt av hensyn til økonomisk og miljømessig bærekraft. Det vil alltid finnes et sykkel- gange-, opprustnings- eller kollektivtiltak som er bedre for samfunnet totalt sett, enn en ny motorvei. Vi har ikke en krone til overs å bruke på nye motorveier.

Bergen MDG mener at det i lys av at staten allerede har begynt planleggingen av ikke-prioriterte motorveier, må sies tydelig ifra om at dette ikke er ønsket av Bergen, det er heller ikke i tråd med FN's bærekraftsmål, Paris-avtalen, Stortingets og regjeringens ambisjoner. Det er dypt beklagelig at en statlig fagetat ignorerer forskning og bruker

knappe ressurser til løsninger som er uønsket, ukloke, konfliktfylte og direkte klima-, menneske- og naturfiendtlige.

Forslag til vedtak:

Miljøpartiet De Grønne i Bergen vil:

1. At staten legger vekk nye motorveiplaner, som Arna-Fjøsanger og Arna-Vågsbotn, og konsentrerer seg om kollektivprosjekter som Bybanen. Først skal vi til Åsane, og deretter til Loddefjord.
2. At staten har fullt trøkk på trafikk- og rassikker vei og jernbane hele veien mot Voss, og konsentrerer seg om dette prosjektet fremover, og andre deler av Bergensbanen.
3. At for å få ut gjennomgangstrafikken i Bergensdalen, prioriteres tunnel som erstatning for Grimesvingene.
4. At prinsippet om trafikkreduksjon alltid skal være førende for all planlegging, og at hensyn til klima, mennesker, natur, landbruk og friluftsliv vektlegges tyngst.
5. At staten prioriterer å øke bevilgningene til sykkelvei- og gangeprosjekter, ikke minst sykkelveien til Åsane, samt oppgradering av eksisterende veier, men også økt grad av støyskjerming og lignende. Dette er god bypolitikk, god miljøpolitikk og god samfunnsutvikling.
6. At det jobbes videre med fullt trøkk for å få ned trafikken med alle tilgjengelige virkemidler. Bompenger i by er viktig av også andre hensyn enn å finansiere prosjekt, blant annet få ned køene, bedre luften, minske støyen, få ned utslippene av mikroplast, og gi bergenserne mer plass. Økte bompenger er nødvendig for å få dette til, innen annen avgiftsløsning som virker bedre for å nå målsetningene, kombinert med andre trafikkreduserende tiltak som å senke fart, omprioritere areal på veiene til kollektiv, gange og sykkel, men også stenge veier for å gi mer rom til byliv.
7. at Bymiljøetaten får parkeringsvaktene til å skjerpe inn praksisen og faktisk bøtelegger biler som står parkert for tett på kryss og fotgjengeroverganger, også i sentrumsnære boligstrøk med stort bilpress.

Vedtatt.