

Bergen Kommune  
Etat for plan og geodata  
Postboks 7700  
5020 BERGEN

Hjellestad 7. juni 2010.

Snr. 201003053

**Merknad til varsel av områderegeringsplan med tilhørende konsekvensutredning og offentlig høring til planprogram for plannr. 61220000. Ytrebygda Gnr. 105 mfl. Hjellestad – Milde – Espeland. Fastlandssamband for Lerøy og Bjelkarøy. Parsell Bjelkarøy ( Sund) – Ytrebygda (Bergen)**

Forbruket av viktige landskapsressurser og landskapsverdier har vært og er svært stort i Bergens regionen. Omtalte områderegering berører og vil ha stor negativ påvirkning på viktige fjordsystem, viktige landskapsområder med øy arkipeler, viktige biotoper og viktige områder for friluftsliv m.m. av nasjonal, regional og lokal verdi og er en stor trussel mot, seilmiljøet i Bergen, kystlandskapet syd av Bergen og viktige landskapsverdier i Ytrebygda og på Mildehalvøya.

Som en del av hovedargumentasjonen fra Bergen kommune blir det lagt vekt på at disse vegplaner skal bedre forholdene for sykkel og friluftslivsinteresser.

Jeg svært er kritisk til denne argumentasjon. Slik vi ser det vil hele vegprosjektet utgjøre en trussel mot viktige naturverdier og føre til økt press på viktige landskapsressurser som er viktige for friluftslivet i tillegg til at dagalternativene vil utgjøre stor skade for seilinteressene i Bergensområdet og nærmest umuliggjøre muligheten for bruk av nåværende regattabaner på sikt. Jeg mener at vegplaner for Hjellestad vegen og landtilknytningen er et prosjekt som må sees samlet og underkastes en full konsekvensvurdering med hensyn på landskap, friluftsliv, biologisk mangfold og alternativ kostnad med tanke på bygging av gang- og sykkelveger andre steder i Bergen og fremtidig ressursbruk til vegvedlikehold m.m.

**I og med at jeg anser hele vegstrekningen fra Blomsterdalen til Lerøy som et vegprosjekt bygger uttalen i tiegg til sakspapirer i fm ovennevnte sak og til forslag til reguleringsplan for Rv. 556. Hjellestadvegen. Gang- og sykkelveg fra Blomsterdalen til Hjellestad kai. P.1693.00.00. og på Silingsrapporten for Reguleringsplan for Rv. 556 Hjellestadvegen, gjeldende kommuneplan, Den europeiske landskapskonvensjon, PBL, Ny lov om Biologisk mangfold og viktige miljø og arealplan utfordringer i Bergen, samt lokale og nasjonale sykkel - og folkehelse utfordringer m.m.**

I tillegg til at dette er en uttale til omtalte fastlandsforbindelse og Rv. 556. Hjellestadvegen. Gang- og sykkelveg fra Blomsterdalen til Hjellestad kai. P.1693.00.00. ber jeg om at momentene blir lagt til grunn i aktuelle arealplansaker i dette området og i den videre revisjon av kommuneplanens arealdel.

## **Hovedlinjene i uttalen er:**

- I argumentasjonen for vegprosjektet skal dette hovedsakelig finansieres av midler avsatt til gang- og sykkelveger i Bergenprogrammet.
- Hele argumentet om tilrettelegging for friluftsliv mangler en analyse av mål og virkemidler Når det gjelder stimulering og tilrettelegging for kollektivtransport og båtruter
- Planforslagene i både Silingsrapporten for de fremlagte planforslagene i begge prosjekt mangler en overordnet miljøkonsekvens- og landskapsanalyse
- Dagalternativer gir store negative konsekvenser både for landskap og seiling
- Begge forslag fører til store og unødvendige terrenginngrep
- Øker utbyggingsspillet på arealer både på øyene i Sund og på Mildehalvøyen.
- Tunnelalternativet på Hjellestadvegen vil sterkt forringe forninner og naturvernområder ved Kolavannet som ikke er vurdert i planen.
- Forslagene har for liten samfunnsøkonomisk nytte og er for dyre. En total kostnad 400-450 mill, som gir nærmere 100 millioner kr pr km gang og sykkelvei. Kostnadsnormen er ca 4,5 millioner kr pr km sykkel vei noe kunne gitt ca 100 km gang/sykkel/turvei i Bergen
- Gang og sykkelveien gir ingen separering av trafikantgruppene
- Hovedprinsippet for mitt alternative forslag er at gående og syklende blir separert fra biltrafikken slik som på Osbanetraseen på de alternative trasser vist på kart. Alternativt bygges veg med fortau og syklist bruker vegbanen
- Hjellestadvegen kan trafiksikres med fortau for 50 millioner som er en stor besparelse
- Gang og sykkelveien fanger ikke opp gående og syklende fra Kokstad, Flesland og Liland i vest, eller Nesttun, Rådal, Sandsli og Skage fra øst på en naturlig måte
- Bergen har den laveste sykkelbruken i landet 2,7 % (Trondheim 9 %) Dette prosjektet, som kun gir ca 5 km, binder store økonomiske ressurser uten at dette gir Bergen Noen nevneverdig økning i sykkelbruken.
- Gir liten effekt på aktuelle folkehelseutfordringer.
- Gir svært liten effekt på aktuelle trafiksikkerhetsutfordringer i Bergen.
- Miljøkostnadene av prosjektet er ikke tilstrekkelig vurdert i planen
- Saken er ikke tilstrekkelig opplyst/utredet som prosjekt i sin helhet til at hverken politikerne eller høringsinstansene har fått et tilstrekkelig grunnlag for å gi uttale eller treffe riktige beslutninger i saken.

## **Konklusjon planen må avvises/reverseres og gis en samlet KU i lys av overstående momenter.**

En vil her særlig legge vekt på intensjonene i Plan og bygningsloven, Lov om Biologisk mangfold og den Europeiske Landskaps konvensjonen i det videre arbeidet der det er naturlig at både seilinteresser og representanter fra Forum for Natur og Friluftsliv tar direkte og kontinuerlig del i det videre planarbeidet.

## Planen vurdert i lys av noen overordnede målsettinger

*Nasjonal sykkelstrategi er en del av forslaget til Nasjonal transportplan og har følgende delmål:*

- \* Sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre minst 8 % av alle reiser*
- \* I byer og tettsteder skal sykkeltrafikken dobles*
- \* 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skole*

I Nasjonal transportplan for 2009 er det bevilget 116 millioner kroner til gang- og sykkelveier for hele landet. Regjeringen lover å øke bevilgningene til 294 millioner årlig de neste ti årene fra og med 2010.

Plan for ”gang- og sykkelveg fra Blomsterdalen til Hjellevad kai som skjer i medhold av Plan- og bygningslovens § 27-1, offentlig plan, og inngår i Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø, har en kostnad på 400-450 millioner for drøyt 5 km avhengig av valg av løsning. Dette gir en kostnad på 80 -90 millioner pr km gang- og sykkelveg. (Normert kostnad er ca 4,5 mill pr km sykkelveg i dette terrenget (Kostnaden kan ofte være fra 5-10 millioner når disse følger trafikkert vei) Samlet utgjør dette nærmere 2 ganger dagens statlige bevilgninger til gang- og sykkelveger i 2010 år vi vet at det kun ble brukt 16 millioner på gang og sykkelveger samlet i Bergen i 2008 fremstår dette som en urimelig stor utgift. I og med at store deler av dette finansieres av midler avsatt til gang- og sykkelveger i Bergensprogrammet, må dette prosjektet konsekvensvurderes opp i mot de samlede bevilgninger og det store behovet for trafikksikring og gang- og sykkelveger i Bergen. 450 millioner kan gi f.eks. adskillig flere km gang- og sykkelveg dersom midlene disponeres riktig.

De aktuelle planer for gang- og sykkelveger i Bergen er Pt begrensede og mangelfulle i forhold til å nå statlige mål selv om ”Sykkelstrategien” er vedtatt. Det er og viktig å merke seg at Bergen allerede har den laveste sykkelandelen av samtlige byer i Norge bare 2, 7 %, Oslo 4,5 % og Trondheim har 9 % med en topografi tilsvarende Bergen for gående og syklende.

At utfordringene i Norge er store kan illustreres ved at sykkeltrafikken bare står for 5 prosent av reisene. I Norge gjennomføres 67 prosent av reisene mellom 1 og 5 km med bil. Gode fysiske omgivelser er av stor betydning for å legge til rette for fysisk aktivitet i hverdagen. Til sammenlikning benyttes sykkel til 27 prosent og 17 prosent til tilsvarende reiser i Nederland og Danmark.

Når en i tillegg vet at den samlede NTP-bevilgningen til gang- sykkelveger i 2010 er på 296 millioner, så utgjør den såkalte gang- og sykkelvegen til Hjellevad/Lerøy nærmere 2 ganger de samlede NTP bevilgningene for 2010. Da sier det seg selv at dette bør gis en grundig vurdering. Dette er et prosjekt på bilens premisser og handler mer om å åpne for veg til Lerøy, Bjelkarøy og Sund og ikke om trafikksikring g sykkel. Dette vil kunne skape store problemer for Bergen i arbeidet med å realisere planer for sykkel i Bergen og dermed nå nasjonale mål for sykkel og Folkehelse. Dette gjelder både i forhold til behovet for gang- og sykkelveger og trafikksikring i Fana og Ytrebygda bydel og i Bergen som helhet.

Dersom et slikt prosjekt gjennomføres kan det og føre til at Bergen får problemer med troverdighet i forhold til statlige bevilgninger til gang- og sykkelveger i årene som kommer.

I tillegg er de samlede miljøkonsekvensene av dette prosjektet heller ikke tilstrekkelig vurdert med tanke på å videreføre av vegen med tunell eller bro til Sund kommune fra Hjellevad. De miljømessige konsekvensene for viktige grønt verdier på Mildehalvøya og det økte utbyggingspresset her er heller ikke gitt noen grundig konsekvensvurdering.

Det bør og være et viktig prinsipp at en forsøker å legge gang- og sykkelveger mest mulig vekk fra eksisterende veier av miljøhensyn. I dette tilfellet er sykkelveien blitt en del av veiprojektet og sykkelveien følger bilveien og naturinngrepene er dramatiske da reguleringsbredden blir altfor stor i dette sårbare landskapet. Dette prosjektet må således gis en ekstern kritisk vurdering både av Miljøverndepartementet og Samferdselsdepartementet.

Et av hovedproblemene med de aktuelle forslagene til reguleringsplaner og forarbeidet, er at viktige alternativer ikke er vurdert tilstrekkelig, samt at konsekvensene av prosjektet heller ikke er vurdert i tilstrekkelig grad hverken i forhold til samfunnsøkonomi, miljø eller det totale behovet for gang- og sykkelveger og trafikksikring. Dette fremgår og klart av den såkalte silingsrapporten som ligger til grunn for første del av prosjekt Blomsterdalen - Hjellevad, der kun noen få alternativer som er lite miljøvennlige er vurdert. Dette medfører at politikerne ikke har fått et tilstrekkelig grunnlag for gjøre et ansvarlig vedtak på det nåværende stadium.

### **Vurdering av alternative løsninger virkemiddelbruk med høyere samfunnsøkonomisk nytte.**

Denne saken reiser svært mange alvorlige spørsmål for Bergen og det er derfor behov for å se på alternativer både når det gjelder løsninger og bruk av offentlige midler.

Hovedprinsippet for alternativene i første del Blomsterdalen – Hjellevad, er at en oppgraderer eksisterende veg til to felt med fortau og 2,75 - 3m kjørebredde. Dette er en vanlig veistandard for Riksveier som har langt høyere ÅDT-tall en Hjellevadvegen. Dersom det er behov, kan en anlegge fartsdumper for å sikre hastighetsreduksjon og sikkerhet i enkelte soner. Dette gjøres nå på stadig flere og flere veistreknings i Bergen som har langt høyere ÅDT - tall, f.eks. Statsminister Michelsens veg, Michael Krohns gate. Det foreligger også planer for tilsvarende opprustning fra Puddefjordsbroen og nordover til Nygård. Det er og viktig å merke seg at redusert fart og gir redusert støy i viktige områder. Lav hastighet er og det beste trafikksikringstiltaket. **F.eks. er forskjellen i kjøretid på 60 km/t og 40 km/t sone fra Ådlandsstrømen til Hjellevadskiftet ca 20 sekunder og hvorfor en skal en i tillegg bruke 60 millioner på en tunnel for å oppnå 20 sekunders tidsbesparelse stiller jeg et stort spørsmål ved.**

**I tillegg opprettholdes/oppgraderes dagens fergerute og suppleres med båt rute ut til øyene fra Hjellevad, Milde og Lønningen i sommerhalvåret.**

Jeg mener her at det er mulig å få til et meget bra alternativt konsept som

- har visjoner,
- løser mange fremtidige utfordringer i forhold til arealbruken i området,
- ligger innefor realistiske budsjettammer,
- reduserer grunnverv og inngrep (ingen hus må rives),

- er mer miljøvennlig,
- frigjør 300 millioner til trafiksikring av andre veier som f.eks. Grimstadveien andre sykkelveier m. m,
- gir raskere gjennomføring og
- gir en rekke synergieffekter ved at dette og sikrer fremtidige grønt korridorer i Søndre bydel m. m,

Sannsynligvis kan dette gjennomføres uten innsigelser i løpet av kort tid og det gir en trafikk sikker vei med fortau, et oppgradert sammenhengende sykkel og turveisystem i Ytrebygda bydel m.m. og reduserer presset på Mildehalvøyen og øyene utenfor som kan skjermes og foredles til friluftsmål

Hovedprinsippet for mitt alternative forslag er at gående og syklende blir separert fra biltrafikken slik som på Osbanetraseen. Det anlegges således en sykkelvei/Grønnkorridor fra Gneist sin bane og Liland skole via Espeland, Ådland til Langeset som og fanger opp arbeidsplasser i Lønningen og Bergen Lufthavn.

Det anlegges en sykkelvei fra Sandsli, over Flyplassvegen via Skage, Ådland som krysser Ådlansstrømmen til Grimseidveien med en vakker bro. Grimseidveien stenges for gjennomkjøring og oppgraderes som sykkelvei videre mot Hjellevad og Milde enten via Mildevegen, via Geithusvegen som stenges for gjennomkjøring ved at det etableres ny tilkomst til aktuelle boligområder via veien til A-klinikken/ Mildevegen ved bearbeiding av reguleringsplan for Huldregrytene. Denne kan og gi en svært god sykkel vei tilkomst til Hjellevad ved en forlengelse. (Se vedlagte kart)

Alternativt kan det etableres sykkelvei langsmed Mildeveien til Arboretet. Dette krever minimale inngrep, den kan og lett forlenges til Hjellevad via Hjellevad Varden, evt. Hjellevad Marka og vil gi svært god tilkomst til Søre Hjellevad og friområdene her på en svært flott måte.

I tillegg legges det her opptil at de som ikke har båt får tilgang til sjøliv på øyene utenfor Hjellevad ved at det lages en forvaltningsplan for øyene sør for Bergen med landingsplasser for båter på øyene, skyssbåt fra Hjellevad og et landskapstilpasset parkeringsanlegg for 120 biler. Dette gir en større andel av befolkningen muligheter til et flott friluftsliv. Gratis båt for de som reiser kollektivt kan være et alternativ for å redusere trafikkbelastningen.

Hovedprinsipp er at eksisterende veg evet alt V1 oppgraderes som 2 feltsvei med fortau. (sjekket med erfarne fagfolk)	Stipulert kostnad 50 mill eks avgifter.
Det etableres nytt parkeringsanlegg landskapstilpasset med + 120 biler på Hjellevad	Stipulert kostnad 20 mill eks avgifter

Det etableres ca 7 km fritgående 2,5 m gang og sykkelveg:

- I. Via Lønningen, Espeland Langeset supplert .
- II. I Via Sandsli Skage, Ådland, Ådlansstrømmen til  
Mildehalvøyen med oppgradering av eksisterende

tilførselsveger til boligområder Stipulert kostnad	40 mill eks avgifter
Forvaltningsplan for øyene sør og vest for Hjellevstad med tilrettelegging, landingsplasser og etablering av båtrute fra Hjellevstad	15 mill eks avgifter
Sum ca	<u>125 mill eks avgifter</u>
Kostnad opprusting av Hjellevstadvegen V1 ink. fastland dagalternativ	430 mill eks avgifter
Midler spart som kan omdisponeres til andre miljøtiltak Sykkelveier, friluftsliv, vedlikehold, skole, forskning m.m.	ca 300 mill

For å trekke dette enda lengre kunne disse midlene f.eks. brukes til tiltak som sykkel tunnel til Åsane gjennom Sandviksfjellet stipulert kostnad ca 35 millioner, sykkel tunnel gjennom Løvestakken til Fyllingen kostnad 60 millioner, sykkel tunnel gjennom Lyderhorn mot Loddefjord, Sotra, Askøy 60 millioner evt. Trafikksikring av Grimstadveien kostnad Pt ikke kostnadsberegnet.

I tillegg er det et stort spørsmål om legaliteten til dette vegprosjektet som i utgangspunktet er meldt som gang- og sykkel veg til Hjellevstad (se vedlegg)

## Andre forhold

I den plan- og saksutredning som nå ligger til grunn for Hjellevstadvegen, er heller ikke viktige naturverdier og fornminner vurdert. Dette gjelder særlig for tunnelalternativet som vil ødelegge det viktige naturvernområdet ved Kolavannet som har et svært rikt biologisk mangfold. Området er registrert i Grønt Atlas og har svært høy verneverdi. Området har og fornminner som ikke er vurdert i planen. I tillegg har dette området et stort potensial som fremtidig grønnkorridor, turveg mellom Hjellevstadvegen og Mildevegen, noe som og kan gi en trafikksikker gangveg mellom disse 2 vegene.

Jeg stiller meg således sterkt kritisk til å bruke opp mot 400-500 mill på dette prosjektet. Og med de utfordringene som Norge og Hordaland har på samferdsel og vegsektoren, særlig sykkelveger, er det etter mitt syn oppsiktsvekkende at det i det hele tatt benyttes ressurser på planlegging av denne forbindelsen. Det synes heller ikke som drift- og vedlikeholdsutgifter for bro og veg er medtatt i kostnadsoverslagene, som trolig er sterkt undervurderte, gitt at man må gjennom veldig mange eksproprieringssaker på Hjellevstadsiden om broløsningen skulle bli valgt. Det må være uttallige vegprosjekter (inkl vedlikehold av eksisterende vegnett) som gir en vesentlig bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet enn dette prosjektet. Nyttetapet for befolkningen på Mildehalvøya ved broalternativene må hensyntas i beregningene. Samfunnsøkonomisk kostnad for disse planene er langt høyere enn regningen som skal betales til vegentreprenørene.

Tunnelalternativet i plan for RV 556 vil og medføre store ulemper for bruk og utnytting av mine eiendommer i Geithusvegen 3 og ved Kviturspollen Gnr 106/148 og ødelegge et viktig naturvernområde ved Kolavannet noe som og vil medføre en betydelig verdireduksjon av disse eiendommer og erstatningskrav. Jeg ønsker å presisere at dette ikke er min hovedbevegrunn

for å påklage dette, men en genuin kjennskap og kjærlighet til Kviturspollen , Mildehalvøyen og øyene utenfor som et unikt område i Bergen.

Når det gjelder fokuset på vei er det kanskje på tide å stille spørsmålet hvorfor vi skal bruke 20 milliarder på å lage store miljø fiendtlige veisystemer i Bergensregionen for å tilfredsstillere tungtrafikk som stort sett kan overføres til sjø og bane om vi tenker nytt i utviklingen av ny transport og logistikksystemer. Vi kan ikke legge hele Bergen under asfalt!!!  
Få en total kostnad på alle vei prosjekter det nå er snakk om, miljøkostnader og fremtidige vedlikeholdskostnader.

Her må det nytenkes til!! Hvorfor dette ensidige fokus på vei blant våre politikere ??????  
Vestlandets motorvei er jo kysten. En vedlikeholdsfri transport åre, trenger ikke vedlikehold, ingen slitasje, trenger ikke re asfalteres, brøytes, strøs og er ferdig saltet om vinteren og null kr i vedlikehold i fremtiden. Den er bare blitt litt glemt og ikke utviklet som transportåre slik den burde. Tenk en nytt nå når det en nu er tid er mulig å utvikle kysten til den fremtidige transport åre sammen med bane. Hva er galt med å bruke ferge og båt for folk på Lerøy og Bjelkarøy?? Skal vi la hensynet til noen få hyttefolk, 60 fastboende og noen eiendomsspekulanter som ønsker rask profitt ødelegge viktige naturområder, våre eiendommer og legge beslag på nærmere 500 millioner av våre skattepenger for tilfredsstillere sine snevre interesser. Reverser planene og sett i gang en ny utredning for en fornuftig enkel oppgradering av Hjellevadveien på lokalsamfunnet og landskapets premisser.  
Forøvrig er fergeturen mellom Hjellevad og Klokkarvik en attraksjon og vil supplert med en forvaltningsplan for øyene i Sund og i Raunefjorden med tilhørende skyssbåtrute fra Hjellevad, Milde, Lønningen m.m. gjøre dette til et unikt friluftslivselldorado til en svært lav kostnad på alle områder”

Jeg vil på dette grunnlag og påklage eventuelt vedtak i saken til MD for å få dette vurdert i sin helhet. Dette særlig opp mot det store behovet for gang- og sykkelveger i Bergen, lov om biologisk mangfold, landskapskonvensjonen m.m.

Dette er en svært viktig sak å få endret for alle som er opptatt av at Bergen skal nå nasjonale mål for gang- og sykkelveier, miljø og folkehelse, friluftsliv og landskapsforvaltning. Ingen politikere kan med troverdighet stemme for de aktuelle planer og mene at de ønsker å ta vare på naturverdier, utvikle friluftslivet og en stå for en kostnadseffektiv bruk av midler og satsing på gang- og sykkelveger i Bergen.

Det er kun to alternativer som bør være med i det videre planarbeidet;

### **1) Opprettholde nåværende fergeforbindelse**

eller

### **2) Lang tunnelløsning til Espehaugen.**

#### **I tillegg vektlegges særlig følgende momenter:**

Oppstart av en ny utredning for en nedskalert vegplan fra Blomsterdalen til Hjellevad med f.eks. etløps tunnel forbi Bergen seilforening (se og vedlagte uttale)

I tillegg legges det her opptil at de som ikke har båt får tilgang til sjøliv på øyene utenfor Hjellevad ved at det lages en interkommunal forvaltnings- og skjøtselsplan for øyene sør for Bergen og i Sund med landingsplasser for båter på øyene, skyssbåt fra Hjellevad, Milde, Lønningen, Espeland og et landskapstilpasset parkeringsanlegg for 120



biler. Dette gir en større andel av befolkningen muligheter til et flott friluftsliv. Gratis båt for de som reiser kollektivt kan være et alternativ for å redusere trafikkbelastningen. En bør her vurdere opprettelsen av en regional friluftslivs/landskapspark for øygruppene samlet.

En vil her særlig legge vekt på intensjonene i Plan og bygningsloven, Lov om Biologisk mangfold og den Europeiske Landskaps konvensjonen i det videre arbeidet der det er naturlig at både seilinteresser og representanter fra Forum for Natur og Friluftsliv tar direkte del i planarbeidet.

**I tillegg til at dette er en uttale til omtalte fastlandsforbindelse og Rv. 556. Hjeltestadvegen, Gang- og sykkelveg fra Blomsterdalen til Hjeltestad kai. P.1693.00.00. ber jeg om at momentene blir lagt til grunn i aktuelle arealplansaker i dette området og i den videre revisjon av kommuneplanens arealdel.**

MVH

Terje Aarsand

3 Vedlegg:

1. Gang og sykkelveg Hjeltestad uttale Bergen Turlag
- 2 Traseer
3. Gang og sykkelveg Hjeltestad uttale T Aarsand