

Høringsuttalelse. Vegpakke Salten del 2, konsekvensutredning

1. Sammendrag

Norges Naturvernforbund, Rødt Bodø og Bodø Venstre beklager at konsekvensutredninga ikke oppfyller rikspolitiske retningslinjer for samordna areal og transportplanlegging og heller ikke følger opp vedtak av planprogram i Bodø Bystyre 7.september –06 om et sjølstendig kollektivalternativ.

Miljømessige konsekvenser av å legge til rette for økt biltrafikk inn til et geografisk trangt bysentrum er kun vurdert isolert for vegkorridoren fra Naurstad til Thallekrysset - i menneskehøyde over bakken. Økte utslipp av klimagasser er ikke vurdert. Det er heller ikke de miljømessige og samfunnsmessige konsekvensene for bysentrum, som nedparkering av boområder og bykjerne/store ressurser til parkeringshus over eller under bakken / bruk av verdifulle næringsarealer for eksempel på Rønvikleira til biloppstilling.

Bodø kommunes kollektivplan og spesielt satsing på jernbane og trafikknutepunkt for overgang mellom bane, (mini)buss, sykkel og gangtrafikk er ikke tillagt vekt.

Argumentasjonen for å avvise kollektivsatsing som helhetlig alternativ til motorvegbygging er etter vårt syn dårlig faglig grunnlagt. I stedet har den preg av utviklingsdeterminisme og manglende tru på at menneskene kan endre utviklinga og erstatte privat ufornuft med kollektiv fornuft. Å lansere en "miljøtunnel" som et alternativ er villedende og avsporer debatten om et reelt miljøalternativ.

Vi mener at all øking i arbeidsreiser kan og må skje kollektivt eller ved bruk av sykkel/gange. Dermed blir motorveg/firefeltsveg overflødig. En kombinasjon av radikalt billigere og bedre kollektivtilbud og sterke begrensninger i mulighetene for særlig langtidsparkering i sentrum, må ha som mål å få andelen arbeidsreiser med privatbil ned i under halvparten.

I utredninga er alternativene for motorveg fra Hunstadmoen til Thallekrysset prissatt til nesten en milliard. Kanskje vil det koste like mye å skaffe plass til bilene i bykjerna. Derfor stiller Vegpakke Salten 2 oss overfor et vegvalg i dobbel forstand: Millarder skal nå brukes til transportløsninger for innfartstrafikken til Bodø. Spørsmålet er om midlene skal gå til gårsdagens miljøskadelige løsninger – eller til en Miljøpakke eller Kollektivpakke Salten for framtida. Vi har altså en stor mulighet NÅ – som kanskje aldri kommer igjen og som vil bli forspilt dersom anbefalingene i utredninga blir fulgt opp. Da vil privatbilen utkonkurrere kollektivalternativet. Det vil være en torpedo mot Bodø kommunes egen kollektivtrafikkplan – og i strid med sentrale politiske mål for miljø og transport.

Etter vårt syn må denne situasjonen brukes til helhetlige løsninger der staten, fylkeskommunen, NSB/Jernbaneverket, busselskapene og offentlige og private arbeidsgivere spiller på lag. I **et nasjonalt pilotprosjekt** for miljøvennlige løsninger på innfartsproblem til større byer bør DA-midler (kompensasjon for høyere arbeidsgiveravgift i Bodø) settes inn som lokal andel, og kollektivkort med gratis arbeidsreiser for ansatte være et sentralt virkemiddel for å styrke kvaliteten på kollektivtilbudet og øke kollektivandelen til arbeidsreiser kraftig..

2. Mer om bystyrets vedtak og rikspolitiske retningslinjer.

Bystyrets vedtak 7/9-06:

Bodø kommune godkjenner det forelagte forslag til planprogram for kommunedelplan og konsekvensutredning Rv 80 Naurstadhøgda - Thallekrysset med følgende tillegg:

- *Det skal utarbeides et selvstendig kollektivalternativ. Styringsgruppa for kollektivtrafikk i Bodø skal trekkes inn i utarbeidelse av alternativet.*

Dette vedtaket har sin bakgrunn i rikspolitiske retningslinjer og Vegvesenets presisering av disse

I rikspolitiske retningslinjer kapittel 3.5 står det:

I regioner eller områder der befolkningstettheten kan gi grunnlag for kollektiv betjening som et miljøvennlig og effektivt transportalternativ, skal det ved utformingen av utbyggingsmønsteret og transportsystemet legges vekt på å tilrettelegge for kollektive transportformer.

Når kapasitetsproblemer i vegsystemet oppstår, skal andre alternativer enn økt vegkapasitet vurderes på lik linje, f.eks. regulering av trafikk, forbedring av kollektivtransporttilbudet.

I saksframlegget for bystyret er denne presiseringa fra Vegvesenet gjengitt:

”På anmodning har Statens Vegvesen vurdert dette nærmere og oversendt følgende mail den 26/6 2006: *”Kollektiv: kollektiv er et eget tema. Vi ser for oss at det utredes som tema i alle alternativene og i et kollektiv /0-laternativ (dagens veg) + kollektiv. Her bør man se på en helhetlig løsning for hele strekningen samtidig som kollektivsatsing kan være aktuelt på deler av strekningen, jfr. Rikspolitiske retningslinjer (kapasitet/kollektivsatsing)”*

På bakgrunn av ovenstående er det sterkt å beklage at et sjølstendig kollektivalternativ til økt vegkapasitet spesielt for strekninga Hunstadmoen/Thalleveien ikke er utreda. Dette er klart i strid med bystyrets vedtak og med rikspolitiske retningslinjer. Isteden har man vurdert fireveltsveg med kollektivfelt.

Så vidt vi kan se har Statens vegvesen heller ikke fulgt sin egen firetrinns metodikk og vurdert tiltak for å redusere behovet og andre løsninger på en systematisk måte for alternativet vegutbygging

I det amputerte kollektivalternativet er satsing på jernbane og oppgradering av Saltenpendelen, med en fullverdig bybane, flere togstopp og god tilknytning til sykkel, bil, (mini)buss og gangtrafikk (trafikknutepunkt) bare summarisk berørt, til tross for at infrastruktur og bystruktur ligger til rette for dette. Bodø kommunes kollektivplan, der dette har en viktig plass, er dermed heller ikke tillagt vekt.

I rikspolitiske retningslinjer punkt 2.Mål står det : *Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at det fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafikkikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig bærekraftig perspektiv i planleggingen.*

Om tiltaket skapet miljømessig gode løsninger, samfunnmessig effektiv ressursutnyttelse i et langsiktig bærekraftig perspektiv kan ikke vurderes ved å sette grensene for konsekvensene

ved Thallekrysset eller hoppe over det store miljøspørsmålet i dag, klima og utslipp til luft, der transportsystemene og privatbilismen står for ett av de største bidragene.

3. Mer om konsekvenser.

I utredninga skilles det mellom prissatte og ikke prissatte konsekvenser.

Konsekvenser som er mulig å prissette vest for Tallekrysset, er bygging av hus for bilene. Et anslag er 120 000 kr pr plass, noe som betyr ca. 10 000 kroner i årlig nedbetaling. Til sammenligning ligger *dagens* priser på kollektivkort på buss i nærtrafikken rundt dette nivået for et arbeidsår, noe mindre for tog. Likeså burde det være mulig å prissette konsekvenser av å bruke verdifullt areal til biloppstilling på bakken, for eksempel på Rønvikleira, all den stund Bodø har behov for næringsarealer.

Enda mer bruk av gateparkering i et sentrumsområde som alt er sterkt nedparkert på dagtid, er alternativet. Det har konsekvenser for ”trygge lokalsamfunn og gode bomiljø” som er vanskeligere å prissette, men like viktig å registrere og vurdere for det.

Med det store fokuset som er på klima og utslipp av klimagasser, burde det være mulig å sammenlikne et kollektivalternativ med bygging av motorveg, som legger til rette for å øke biltrafikken med 25 prosent. Enten konsekvensene prissettes eller ikke.

Prissatte og ikke prissatte konsekvenser av ulike reisealternativ spenner fra innspart reisetid til opplevelse av reisa. Men om vi ikke feiltolker, er det her ingen plass for å vurdere avslapping, lesing og en kopp kaffe på toget, eller en prat på bussen. Heller ikke mulighet for å jobbe på toget – eller helsegevinsten ved å bevege seg til og fra stasjon for bane og buss.

4. Argumentene mot et reelt kollektivalternativ.

I utredninga slås det fast at kollektivandelen må øke fra 8 prosent til 24 prosent i rushtida fram til 2014 for å bevare dagens framkommelighet på RV 80. Dette oppfattes som urealistisk. Det er usikkert om økt bruk av jernbanen er med i dette regnestykket.

Om jernbane står det at i tilfelle må det investeres betydelige beløp til flere kryssingsspor/dobbeltspor, flere peronger og nye togsett. Og Jernbaneverket har ikke sett noen stor lønnsomhet ved å satse på utvidet persontrafikk på bynære strekninger i Nordland, blir det påstått. Og det er det.

Men Saltenpendelen er en stor suksess! Lønnsomhet? – Er det her tale om samme type ”lønnsomhet” som får Vegvesent til å ivre for motorveger? Eller er det nå snakk om bedriftsmessig lønnsomhet? Verken veg eller bane kan vel skilte med den type lønnsomhet?

Den største flaskehalsen for sterk øking i persontrafikken på jernbanen i Bodø og Salten når vedtatt fjernstyring og togstopp på Løding er på plass, er mangelen på kryssingsspor. Det vil koste noen titalls millioner – småpenger i forhold til milliardene i Vegpakke Salten. I denne sammenhengen vil heller ikke kostnadene ved å etablere togstopp på Bertnes, Hunstad og Grønnåsen være spesielt store.

I dag kjøres gods på Nordlandsbanen fram til Bodø – for så å fraktes med bil tilbake til Fauske. Fra Bodø havn vil det bli mulig å føre langt mer gods over på jernbanen. Også dette er politiske spørsmål, der et miljømessig forsvarlig svar vil dempe presset på RV 80.

Vegkryssa mellom Hunstadmoen til Stormyra regnes som flaskehals – også for busstrafikken. Men det er ikke vurdert smidige løsninger som øker framkommeligheten, spesielt for buss. Egne påkjøringsfelt, og avkjøringsfelt som samtidig er forbeholdt bussene ved kryssing, vil kunne gjøre trafikkavviklinga raskere. En mulighet er også å forby venstresving inn mot bysentrum fra Alstad, etter som Gamle riksveg er et godt alternativ.

I utredninga er det lagt til grunn at bare en kombinasjon av et godt og billig kollektivtilbud og restriksjoner på bruk av privatbil kan endre de manges valg.

Det er vi enige i. Likevel oppfattes det kun som realistisk å *motvirke en framtidig øking* i biltrafikken gjennom satsing på kollektivtrafikk. Etter at en altså har gitt privatbilen økt konkurransekraft gjennom motorvegutbygging!

Det er symptomatisk at utredninga i to tilfelle går ut over den snevre ramma for vurdering av konsekvenser – og da er det for å advare mot kollektivalternativet. Klima er nevnt en gang – for å advare mot utslipp når trafikken stopper opp på vegen. Og hensynet til bysentrum er tatt opp en gang - for å advare mot for lite trafikk og aktivitet i sentrum som følge av få parkeringsplasser og lite flyt i biltrafikken.

5. Jordvern

I alle alternativ med vegutbygging vil det bli spist av landbruksareal på delstrekning to og tre. Tunnelalternativene vil berøre Rønvikjordene mest – også Alternativ 2 vil gi merkbare inngrep. Også for å spare dyrka mark og friareal er massiv satsing på kollektive løsninger det beste alternativet. Vi viser her til samferdselsministeren, som for ikke lenge sia varsla en strengere politikk mot at vegutbygging spiser av matjorda.

6. Sykkel og busstraseer

Vi støtter etablering av planfrie sykkeltraseer som foreslått i utredninga . Likeså støtter vi forslaget om bru for buss over RV 80 og jernbanen på Hunstadmoen for trafikk fra sentrum til Hunstad-Mørkved. Vedtatte bussgater og sykkeltraseer mellom sentrum og Stormyra og de som skal komme mellom Rønвика og Stormyra bør bli en del av en samla pakke. For gamle RV 80 Løding - Naurstadhøgda må det presiseres at denne skal ha *status* som sykkeltrase, og drives som det.

7. Bru over Hopen

Det vil være meningsløst å bygge ei bru over Hopen for en firefelts motorveg – som ikke en gang Vegvesenet ser behov for på svært mange år. Dens eneste funksjonen vil være som monument over dinosaurisk og gigantomann satsing på bil og motorveg. Bru etter vegklasse S4, med to felt og midtfelt, med egne traseer for syklende og gående, dekker behovet.

Hensynet til miljøet tilsier at det er tilstrekkelig i overskuelig framtid.

Derimot bør utbygging av kombinert veg og jernbanebrau og kortere jernbanetrase vurderes seriøst, ettersom den gamle traseen da kan brukes som langt kryssingsspor.

8. Sluttord

De store investeringene som er inne i Vegpakke Salten gjør det helt nødvendig at alternativ bruk av midler blir vurdert – ut fra hensynet til miljø, klima, ressursbruk og løsninger for framtida. Ensidig fokusering på veg og bil innsnevrer perspektivet og svekker synet for valgmulighetene. Det er ikke åpenbart at Vegkontoret skal utrede transportløsninger for Salten og Bodø aleine. Det er ei stund sida Norsk vegplan blei Nasjonal transportplan!

Til slutt våre to regneeksempel – for å illustrere behovet for samfunnsmessig og alternativ tenking.

- For å ta imot noen tusen flere biler i sentrum, må det bygges parkeringshus til minst 120 000 kr pr plass. For samme årskostnad (ca 10 000) kan en ansatt isteden reise kollektivt til og fra jobb.
- For kostnadene til fire kilometer motorveg over eller under bakken fra Hunstadmoen til Stormyra kan 200 000 kroner brukes hver arbeidsdag i 20 år for å bringe bodøværinger til og fra jobb kollektivt.

Holger Schlaupitz

Fagrådgiver
Norsk Naturvernforbund

Brigt Kristensen

Rødt Bodø

Erling Solvang

Leder Nordland Naturvernforbund

Terje Cruickshank

gruppeleder Bodø Venstre