
Saksnr: 2022/91468-1
Saksbehandlar: Sigrid Næsheim Bjercke

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		12.12.2022
Hovudutval for kultur, idrett og inkludering		12.12.2022
Fylkesutvalet		12.12.2022
Fylkestinget		14.12.2022

Fråsegn til forslag til reguleringsplan for Bybanen BT5 til Åsane

Forslag til innstilling

1. Bybanen er ei prioritert satsing for Vestland fylkeskommune. Den er allereie ein suksess og gir Bergen eit høgverdig, føreseieleg og kapasitetssterkt kollektivsystem. Vidare utbygging av bybane gjennom sentrum og nordover vil utløyse meir kapasitet og utnytte eksisterande infrastruktur endå betre. Transportsystemet mellom sentrum og Åsane er svært sårbart, og eit kollektivsystem i eigen trase vil auke framkomsten i korridoren betydeleg. Bybanen til Åsane er dermed eit sentralt grep for å nå nullvekstmålet og samtidig sikre eit miljøvenleg, effektivt og trygt transportsystem i Bergen. Partane i Miljøløftet har eit felles mål om å sikre kontinuerleg bybaneutbygging. Det må i prosjekterings- og byggefasen arbeidast for at Bybanen til Åsane kan opne så tidleg som mogeleg.

2. Vestland fylkeskommune er samde med UNESCO og Riksantikvaren i at Bybanen vil vere positiv for Bryggen og for Bergen. Fylkestinget legg til grunn at råda frå verdsarvutgreiinga KUVA, UNESCO-rapporten og Riksantikvaren vert tatt omsyn til, og føreset at Bybanen ikkje påfører verdsarvstaden Bryggen uakseptable følgjer.

3. Vestland fylkeskommune legg til grunn at det i anleggsfasen må bli sikra nødvendig framkomst for beredskaps- og kollektivtrafikk, at det vert oppretthaldt tilfredsstillande trafikkflyt og tilgjenge til sentrum, samt at kollektivtrafikken sin konkurranseevne vert ivareteke. Partane i Miljøløftet må i samarbeid utvikle ein plan for tiltak som avbøter negative konsekvensar i ulike fasar av anleggsperioden. Planen bør vurdere behovet for:

- Redusere og fordele gjennomgangstrafikk i sentrum
- Infrastruktur for å sikre framkomst og kapasitet for kollektivtransporten.
- Driftsmidlar til auke kollektivtransport
- Tiltak for å prioritere nytte- og beredskapstrafikk

4. Det er viktig å snarast mogeleg stenge sentrum for gjennomkøring med ordinær biltrafikk. Vestland fylkeskommune oppmodar til at arbeidet med Fløyfjelltunnelen Sør vert sett i gang så raskt som råd, slik at den kan handtere gjennomgangstrafikk. Fylkeskommunen understrekar at Fløyfjelltunnelen Sør ikkje er ein premiss for å starte bygging av bybanen til Åsane.

5. Vestland fylkeskommune ber om at før trafikk vert midlertidig og permanent flytta frå Bryggen til Vetrliidsallmenningen og Øvregaten, må det bli gjennomført tiltak som sikrar trafikktryggleik og framkomst for kollektivtrafikk og gåande i desse gatene, samtidig som det vert tatt omsyn til miljø og kulturminne. Tiltaka må vere innanfor rammene til gjeldande reguleringsplan. Etter midlertidig periode med auka trafikk må nødvendig vedlikehald sikrast med istandsetting av brusteinsdekker og vegelement i Vetrliidsallmenningen og Øvregaten.

6. Vestland fylkeskommune ber om at arbeid med å planlegge og bygge vendespor i sentrum vert sett i gang snarast. Med vendemogelegheit før Torget vil ein halvere talet på vogner framfor Bryggen og dempe barriereverknaden mot verdsarven, auke frekvensen på eksisterande banelinjer, redusere talet på driftsforstyrningar, forenkla drifta når Bryggen er stengt ved arrangement, og redusere driftsutgiftene til fylkeskommunen.

7. Arbeidet med sykkel gjennom sentrum viser at det ikkje er mogeleg å etablere ein sykkelveg med høg standard langs bybanetraseen utan negative konsekvensar for framkomst for andre trafikantar, trafikktryggleik, verdsarv og byform. Vestland fylkeskommune meiner likevel at sykkeltilbodet gjennom sentrum vert vesentleg styrka gjennom planen, og støttar opp om dei avvegingane som er gjort i planforslaget. Vestland fylkeskommune meiner at sykkeltilbodet i sentrum må utviklast vidare for å oppnå mål om auke i sykkelandelen.

8. Bybanen til Åsane vil styrke det heilskaplege kollektivtilbodet. Fleire busshaldeplassar i sentrum og Sandviken vert fjerna, og knutepunkt i sentrum og framkomst for buss vert svekka. Planforslaget legg opp til auka bruk av Bergen busstasjon, som allereie i dag er høgt utnytta. Vestland fylkeskommune må saman med partane i Miljøløftet finne løysingar som gir kapasitet og attraktivitet til det heilskaplege kollektivsystemet i Bergen.

9. I finansieringsplanen må det bli lagt til grunn at staten si såkalla 50/50-ordning, finansiert med halvdelen bompengar og halvdelen statlege midlar, berre skal finansiere det som er nødvendig for å bygge Bybanen. Andre element og tiltak bør bli belasta dei rette ansvarlege og budsjett. Vestland fylkeskommune vil særleg peike på at forlenging av Fløyfjelltunnelen og sykkelveg med riksvegfunksjon må bli sikra statleg finansiering. Bergen kommune må sikre finansiering til opparbeiding av kommunalt eigd sideareal.

10. Vestland fylkeskommune ønskjer å bygge bybanen til Åsane, men ser at kostnadene er store. Det er mange element i utbygginga det ikkje er naturleg at det offentlege skal dekke, og det må bli forhandla om private bidrag til tiltak langs heile banetraseen, og særleg i Åsane. Det er viktig å få ført banen til Åsane terminal då det vil gi best kapasitetsutnytting, men vidare bygging bør først skje når også private bidrag til finansiering er på plass.

11. For å sikre gjennomføring av Bybanen til Åsane må det bli arbeidd vidare med å redusere risiko og kompleksitet i prosjektet. Partane i Miljøløftet må i fellesskap finne kostnadsreducerande tiltak. Vestland fylkeskommune vil særleg peike på:

- a) Miljølokket i Eidsvåg må bli sikra finansiering.
- b) Rekkefølgekrava knytt til opparbeiding av området rundt haldeplassen ved Griggastemma er for omfattande og må bli tatt ut av planen.
- c) Planføresegnene må opne for meir fleksibilitet slik at ein i prosjekteringa kan optimalisere løysingane for bane, sykkel og veganlegg, for å redusere kostnadar.
- d) Underjordisk haldeplass under Sandvikskirken må bli bygga utan publikumsinngang i Gørbitz gate.
- e) Prosjektet må jobbe vidare med optimalisering av løysingane for å avgrense behovet for grunnerv.
- f) Etappevis utbygging må bli vurdert for å sikre kontinuerleg utbygging av Bybanen.

12. For å sikre god risiko- og økonomistyring føreset Vestland fylkeskommune at det vert valt løysingar som reduserer drifts- og vedlikehaldskostnader og dei samla livsløpskostnadene.

13. Delstrekning 1 – Kaigaten - Sandbrogaten

a) Vestland fylkeskommune fremjar motsegn for å hindre konflikt med verdsarven og mellomalderbyen Bergen. Store konsekvensar av visuell og funksjonell art må reduserast, og risikobiletet for grunnforhold, arkeologi og bygningar må utgreiast og handterast. Motsegna vert trekt når dei negative verknadene ikkje vil være i konflikt med verdsarverdiane og Mellomalderbyen Bergen. Følgjande må være utgreidd før planvedtak:

- i. Kva tiltak som skal gjennomførast både direkte knytt til etablering av banetraséen og tiltak som følgjer som ein konsekvens av etablering av banetraséen, som plassering av infrastrukturtiltak, grøfteavstivingar, spunter, sanering av røyr og etablering av byggjegrop for tunnelinnslag i Sandbrogaten.
- ii. Innverknad på omkringliggjande kulturlag i området frå Kaigaten til Torget og Vetrldsallmenningen.
- iii. Bereevna i grunnen og grunnforholda, for å gi auka sikkerheit knytt til fundamenteringa av banetraséen.
- iv. Ytterlegare arkeologiske undersøkingar for å få eit auka kunnskapsgrunnlag om omfang, djupne og tilstanden til dei arkeologiske kulturlaga.

b) Det må utarbeidast rekkefølgjekrav som sikrar at følgjande vert løyst gjennom vilkår i rammeløyver og igangsettingsløyver. Rekkefølgjekrava må koordinerast med faseplan, miljøplan og plan for utskifting av ureine massar. Rekkefølgjekrava skal sikre følgjande:

- i. Etablering av eit overvakings- og risikostyringssystem for ei mogleg anleggsfase, samt etablering av eit miljøovervakingsprogram eit år før, under og 10 år etter ein anleggsfase knytt til hydrologi og setningar med tanke på langtidseffektar av ei mogleg Bybaneutbygging.
- ii. Vidare arbeid med juridisk bindande illustrasjonsplan for å gjere funksjonelle og visuelle verknader knytt til verdsarven så minimale som mogeleg.
- iii. Utarbeiding av tryggleiksplan for å sikre alle trafikantgrupper og store publikumsgrupper ved Hanseatisk museum og Bryggekaiaen.

c) Vegdekket utanfor verdsarvområdet må tilpassast trafikantar og dei påkjenningane vegen vert utsett for. Store køyretøy gir stor slitasje, og ein bør unngå hyppig stenging av gater for vedlikehald av vegdekke og banespor. Vestland fylkeskommune fremjar difor motsegn til §§ 3.2.1.2.a og 3.2.9.1 i planføresegnene.

14. Delstrekning 2 Sandbrogaten – Eidsvågtunnelen

a) Vestland fylkeskommune meiner delstrekninga ikkje bygger godt nok oppunder målsettingane om nullvekst i personbiltrafikken og om Bybanen som eit ope, enkelt og leseleg system. Fylkeskommunen vurderer at det er mogleg å arbeide vidare med løysingane slik at det vert lagt betre til rette for mjuke trafikantar, auka tilgjenge til haldeplassane og reduserte barriereverknader. Planforslaget må bli arbeidd med fram mot vedtak, og det må sikrast nok fleksibilitet i planen til å kunne optimalisere løysingane vidare i prosjekteringsfasen.

b) Vestland fylkeskommune meiner Bybanen dekker eksisterande bustadområde i Sandviken med ein underjordisk haldeplass under Sandvikskirken. Fylkeskommunen meiner at alternativ 1 med ein ekstra inngang i Gørbitz gate ikkje kan forsvarast ut frå eit kost-nytte perspektiv, og krev at alternativ 2 med ein publikumsinngang vert valt. Den ekstra inngangen i Gørbitz gate har store investerings- og driftskostnader og er anleggsteknisk krevjande og bygge, samtidig som den ikkje gir vesentleg større dekningsgrad. Vestland fylkeskommune fremjar motsegn til alternativ 1.

c) Vestland fylkeskommune ber om at det vert utført supplerande undersøkingar om risiko for setningsskader på Sandvikskirken. Det bør også utarbeidast plan for korleis kyrkja skal

sikrast i anleggsfasen. Det gjeld også for det freda kulturminnet Brødretomten med tilhøyrande hageanlegg.

15. Delstrekning 3 Eidsvågtunnelen – Tertneskrysset

Vestland fylkeskommune ber om at det vert arbeidd vidare med å sikre gode ganglinjer inn mot haldeplass ved Griggastemma som bidrar til å knyte bydelen saman på tvers av E39. Byggeområda bør bli vurdert på nytt av omsyn til manglande tilkomst. Rekkefølgeføresegnar knytt til opparbeiding av Griggastemma bybanehaldeplass må avgrensast til det som er nødvendig.

16. Delstrekning 4 Tertneskrysset – Vågsbotn

Åsane terminal vert eit viktig knutepunkt for buss og bane, med god dekning for innfartsparkering. Vestland fylkeskommune ber om at det vert arbeidd vidare med å sikre gode ganglinjer inn mot Åsane terminal som bidreg til å knyte bydelen saman på tvers av E39.

17. Delstrekning Fløyfjelltunnelen nord, forlengelse til Eidsvåg

a) Vestland fylkeskommune er uroa for avhengigheita mellom bygging av forlenga Fløyfjelltunnel og bygging av Bybane i Åsaneveien, og vil i det vidare arbeide for å redusere byggetida til begge prosjekta så langt som råd.

b) Det vert krevjande teknisk og trafikal å kopl saman eksisterande vegsystem i Sandviken med ny Fløyfjelltunnel. Vestland fylkeskommune ber om at det vert utarbeida ei løysing for å etablere ei ny trasé for rampane frå Fløyfjelltunnelen til Sandviken, då dette kan redusere dei trafikale konsekvensane i anleggsfasen monaleg.

18. Delstrekning hovudsykkelrute Festningskaaien-Sandviksveien

Rundkøyringa på Sandvikstorget vert først nødvendig å bygge når det kjem byutvikling på Kristiansholm. Rekkefølgekrav til rundkøyringa må koplast til denne byutviklinga, ikkje til riving av eksisterande bygg. Vestland fylkeskommune skal ikkje finansiere rundkøyringa.

19. Delstrekning Fløyfjelltunnelen – Rigg- og anleggsområde

Vestland fylkeskommune understrekar kor viktig det er at anleggstunnelen vert etablert, slik at byggetida til Fløyfjelltunnelen og Bybane til Åsane vert redusert. Vidare vert det føresett at Bergen kommune legg til rette for deponi og utskiping av steinmassar for å sikre framdrift i prosjektet. I vidare arbeid med faseplanar må det arbeidast for å redusere konsekvensane for lokalmiljøet i størst mogeleg grad.

Samandrag

Byggetrinn 5 av bybanen er sett saman av syv reguleringsplanar, inkludert planar for forlenga Fløyfjelltunnel og hovudsykkelrute. Bybanen er ei prioritert satsing for Vestland fylkeskommune, og gir Bergen eit høgverdig, føreseieleg og kapasitetssterkt kollektivsystem. Fylkesdirektøren kan i hovudsak stille seg bak planforslaga, og konfliktfylte områder har stort sett funne si løysing gjennom omfattande samhandling undervegs i prosessen. Fylkesdirektøren har merknader til høve som ikkje er tilstrekkeleg i tråd med viktige regionale mål og fylkeskommunale sektorinteresser, og fremjar politiske og administrative motsegn. Fylkesdirektøren legg med dette planforslaga fram for politisk handsaming, i ei samla fråsegn.

Rune Haugsdal
fylkesdirektør

Bård Sandal
avdelingsdirektør
Næring, plan og innovasjon (NPI)

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Vedlegg

- 1 **Vedlegg 1 - Tidlegare Vedtak BT5**
- 2 **Vedlegg 2 - DS1**
- 3 **Vedlegg 3 - Riksantikvarens innspill.PDF**
- 4 **Vedlegg 4 - UNESCO Advisory Mission report_Bryggen_NO_221109**
- 5 **Vedlegg 5a - KUVA - Final_mission report_Bryggen_NO_20221107_clean**
- 6 **Vedlegg 5b - KUVA -Final HIA Report Planforslaget Bybanen Bryggen_draft**
- 7 **Vedlegg 6 - DS2**
- 8 **Vedlegg 7 - DS3**
- 9 **Vedlegg 8 - DS4**
- 10 **Vedlegg 9 - DSF - forlenga Fløyfjelltunnel**
- 11 **Vedlegg 10 - DSS - Hovudsykkelrute**
- 12 **Vedlegg 11 - DSFF - rigg og anlegg**

Ekstrakt

Fylkesdirektøren kan i hovudsak stille seg bak dei sju planforslaga for Bybanen BT5 til Åsane som er på høyring, men som det går fram av saka har fylkesdirektøren vesentlege merknader til høve som ikkje godt nok bygger opp om regionale mål, og ikkje i tilstrekkeleg grad tek omsyn til viktige fylkeskommunale sektorinteresser.

Bybanen er ei prioritert satsing for Vestland fylkeskommune. Den gir Bergen eit høgverdig, føreseieleg og kapasitetssterkt kollektivsystem. Trafikken i nordkorridoren vert ofte lamma på grunn av stans i trafikk, og Bybanen vil i så måte vere eit viktig og konkurransedyktig tilbod til bil ettersom den går i ein uavhengig korridor. Basert på rapportar om konsekvensutgreiing for verdsarven (KUVA) har både UNESCO og Riksantikvaren konkludert med at bybane langs Bryggen vil vere positivt for verdsarvområdet, og for Bergen som heilskapleg kulturmiljø og levande by. Samtidig er det behov for å redusere negative verknader og risiko for uakseptable konsekvensar i anleggs- og driftsfase. Fylkesdirektøren fremjar motsegn for å sikre at negative verknadane ikkje vil være i konflikt med verdsarverdiane og mellomalderbyen.

Dei mange omsyna i sentrum gjer at det er inngått kompromiss i utforminga av sykkeltilbodet, som ikkje oppfyller ønsket om hovudsykkelvegstandard. Fylkesdirektøren meiner likevel at sykkeltilbodet gjennom sentrum vert vesentleg styrka gjennom planen, og støttar opp om dei avvegingane som er gjort i planforslaget.

Samtidig som ein etablerer eit høgkvalitets kollektivtilbod med innføring av Bybane mot nord, vert framkomst og kapasitet for buss svekka i sentrum fordi banetrase og sykkeltilbod vert prioritert gjennom det sentrale kollektivknutepunktet. Det er mellom anna behov for å auke kapasiteten på Bergen busstasjon og betre framkomsten på innfartsårene inn mot terminalen. Fylkesdirektøren rår til at partane i Miljøløftet jobbar saman om desse utfordringane.

Etter fylkesdirektøren si vurdering har ein ikkje lukkast med å bygge ned barrierar på tvers, både visuelt og fysisk, i planforslaget for Sandviken. Fylkesdirektøren etterlyser betre forhold for mjuke trafikantar og betre tilpassing til eksisterande område. Planforslaget må arbeidast vidare med før vedtak, og det er og behov for meir fleksibilitet til å optimalisere løysingane vidare i prosjekteringsfasen. Underjordisk haldeplass er viktig for å gi god flatedekning i Sandviken. I planforslaget ligg det inne to alternative løysingar for inngangar til haldeplassen. Fylkesdirektør vurderer at det korkje er nødvendig eller forsvarleg å gå vidare med alternativ 1 som inneber etablering av to publikumsinngongar, og fremjar motsegn mot dette alternativet.

Dei overordna plangrepa i Eidsvåg sikrar gode samanhengar for kollektiv, gåande og syklende. Planforslaget legg opp til etablering av miljølokk over tunnelportalane til Fløyfjelltunnelen i Eidsvåg, noko som vil redusere støy og luftforureining i området, mogleggjere byutvikling og redusere barriereverknaden frå motorvegen. Finansiering av miljølokket er ikkje avklart. Fylkesdirektøren er bekymra for at Fløyfjelltunnelen, og med det bybaneprosjektet, vert utsett på ubestemt tid dersom finansiering ikkje fell på plass.

Ved bygging av Bybane til Åsane legg ein grunnlag for ei kollektivstamrute som skal bidra til å styre byutviklinga i Åsane i ei framtidsretta retning slik samfunnet ønskjer. Fylkesdirektøren stør opp om dette grepet, og har ingen vesentlege merknader til dette planforslaget.

Fylkesdirektøren stiller seg bak hovudløysinga med gjennomgåande sykkelanlegg som sykkelfelt og etablering av tosidig fortau i Sjøgaten.

Bygging av bybanen i Ytre Sandviken kan ikkje skje før gjennomgangstrafikk på dagens E39 Åsaneveien vert flytta inn i forlenga Fløyfjelltunnel. Fylkesdirektøren er bekymra for avhengigheita dette skapar til bygging av bybane.

Det er viktig for fylkeskommunen å opne Bybanen til Åsane så tidleg som mogeleg. Våren 2022 varsla Statens vegvesen oppstart av planarbeid for eksisterande Fløyfjelltunnel (Fløyfjelltunnelen Sør) med mål om at planforslaget skal vedtakast samtidig som BT5, våren 2023. Vegvesenet planlegg for bygging av to nye tunnellaup i den søre delen, og dei jobbar for å bygge både nord og sør samla. Partane i Miljøløftet må fortsette den gode dialogen for å vurdere korleis dei to prosjekta kan gjennomførast parallelt, med færrest mogeleg negative konsekvensar i anleggsperioden. Fylkesdirektøren er tydeleg på at oppgradering og bygging av Fløyfjelltunnelen Sør ikkje er ein premiss for å starte bygginga av Bybane til Åsane.

Anleggstunnelen på Saltimporttomta vil korte ned byggetida for forlenging og oppgradering av Fløyfjelltunnelen med 1-2 år, og vil føre til at ein kan starte bygging av Bybane i E39 Åsaneveien på eit tidlegare tidspunkt. Fylkesdirektøren ber om at ein i vidare arbeid søkar å finne løysingar for å redusere dei negative konsekvensane av planforslaget til eit minimum.

Anleggsperioden vert krevjande, særleg i sentrum. Vurderingane så langt viser at det kan være hensiktsmessig å gjennomføre fleire tiltak i trafikkplan sentrum i forkant av byggestart for hovudarbeida i Fløyfjelltunnelen og i sentrum. Fylkesdirektøren vil her peike på viktigheita av å setje i stand Øvregaten slik at den er i stand til å ha den funksjonen som det vert lagt opp til i planforslaget. Å gjere trafikale endringar i sentrum vil kunne legge til rette for eit forutsigbart trafikksystem i anleggsperioden. Fylkesdirektøren meiner likevel det også er nødvendig å utbetre fv.587 Grimesvingane, for å redusere sårbarheit og betre moglegheitene for å avlaste dei sentrale byområda ved stenging av Fløyfjelltunnelen.

Fylkesdirektøren ber alle ansvarlege partar søke å finne kostnadsreducerande tiltak i prosjektet i vidare prosess. I dette ligg det eit behov for å vurdere reine kostnadskutt, mogleg etappevis utbygging, fordeling av finansieringsansvar og finne alternative finansieringskjelder. Endeleg statleg bidrag og delvis bompengefinansiering vil bli gjenstand for forhandlingar. Bergen kommune må sikra finansiering til opparbeiding av kommunalt eigd sideareal. Staten må på si side dekke kostnader til riksvegar og sykkelløysingar med riksvegfunksjon. Samtidig bør det bli arbeidd med å få private finansieringsbidrag.

Det er fleire faktorar som gjer det krevjande å estimere driftskostnadar for Vestland fylkeskommune knytt til Bybane BT5 til Åsane. Fylkesdirektør kjem nærare attende til driftskostnadar for dette byggetrinnet i eigen sak når det ligg føre eit meir konkret estimat.

Innhald

Fråsegn til forslag til reguleringsplan for Bybanen BT5 til Åsane	- 1 -
Vedlegg	- 5 -
1	- 5 -
Vedlegg 1 - Tidlegare Vedtak BT5	- 5 -
2	- 5 -
Vedlegg 2 - DS1	- 5 -
3	- 5 -
Vedlegg 3 - Riksantikvarens innspill.PDF	- 5 -
4	- 5 -
Vedlegg 4 - UNESCO Advisory Mission report_Bryggen_NO_221109	- 5 -
5	- 5 -
Vedlegg 5a - KUVA - Final_mission report_Bryggen_NO_20221107_clean	- 5 -
6	- 5 -
Vedlegg 5b - KUVA -Final HIA Report Planforslaget Bybanen Bryggen_draft	- 5 -
7	- 5 -
Vedlegg 6 - DS2	- 5 -
8	- 5 -
Vedlegg 7 - DS3	- 5 -
9	- 5 -
Vedlegg 8 - DS4	- 5 -
10	- 5 -
Vedlegg 9 - DSF - forlenga Fløyfjelltunnel	- 5 -
11	- 5 -
Vedlegg 10 - DSS - Hovudsykkelrute	- 5 -
12	- 5 -
Vedlegg 11 - DSFF - rigg og anlegg	- 5 -
Ekstrakt	- 5 -
Saksutgreiing	- 8 -
Bakgrunn for saka	- 8 -
Vedtakskompetanse	- 9 -
Planforslaget:	- 10 -
Kort skildring av dei ulike reguleringsplanane	- 11 -
Vurderingar og verknader	- 12 -
Generelt	- 12 -
Heilskapleg kollektivtilbod	- 13 -
Konkrete vurderingar av dei ulike reguleringsplanane	- 13 -
Anleggsgjennomføring	- 25 -
Kostnader og finansiering	- 27 -
Kort vurdering av konsekvensar for:	- 30 -

Konklusjon.....- 31 -

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Hausten 2022 sendte Bergen kommune reguleringsplanar for byggetrinn 5 av bybanen til Åsane, forlenga Fløyfjelltunnel og hovudsykkelrute på høyring og offentleg ettersyn med frist for uttale 21.12.2022.

Relevante dokument

Alle dokument i saka er å finne på Miljøløftet sine [nettsider](#).

Byggetrinn 5 som er sett saman av 7 reguleringsplanar. Fylkesdirektøren legg med dette planforslaga for byggetrinnet fram for politisk handsaming i ei samla fråsegn. Dei einskilte planforslaga har eige saksnummer.

2022/13477	Delstrekning 1- Reguleringsplan - Kaigaten - Sandbrogaten –DS1
2022/92751	Delstrekning 2- Områderegulering - Sandbrogaten - Eidsvågtunnelen – DS2
2022/52684	Delstrekning 3 - Områderegulering - Bybanen i Bergen - Sentrum til Åsane - DS3
2022/52686	Delstrekning 4 - Bybanen i Bergen - Sentrum til Åsane - DS4
2022/92757	Fløyfjelltunnelen - forlengelse til Eidsvåg - Områderegulering
2022/92833	Hovudsykkelrute - Detaljregulering – Festningskaaien – Sandviksveien
2022/92759	Fløyfjelltunnelen – rigg og anleggsområde Områderegulering

Fylkeskommunen har tidlegare handsama fleire politiske saker i prosessen:

- ✓ FUV-sak 20.10.21 om val av dag- eller tunnelalternativ gjennom Bergen sentrum
- ✓ FUV-sak 30.8.2018 – Fråsegn til oppstart av reguleringsplanar for Bybanen og hovudsykkelrute
- ✓ FUV-sak 31.10.2013 – Fråsegn til tilleggsgutgreiingar til konsekvensutgreiing
- ✓ FUV-sak 24.5.2013 - Fråsegn til konsekvensutgreiing for Bybane Bergen sentrum - Åsane
- ✓ Vedtaka frå desse sakane er å finne i vedlegg.

Mål for Bybanen

Det er formulert visjonar og mål for Bybanen, som er lagt til grunn for alle utbyggingsetappane og for forslag til samla bybanenett. Måla låg også til grunn for planprogrammet for Bybanen frå sentrum til Åsane (2012).

Bybanen i Bergen introduserer eit nytt, synleg element i bybiletet og eit nytt transporttilbod. Som del av byen og bystrukturen skal banen bidra til god byutvikling. Bybanen skal vere hovudstammen i kollektivsystemet og gi kvalitet og konkurransekraft til byens kollektivtransporttilbod. Bybanen skal bidra til den gode byen og den gode reisa.

Bybanen skal styrke bymiljøet ved å:

1. bygge opp under mål for byutviklinga
2. bidra til miljøvenleg byutvikling
3. vere eit synleg og integrert identitetsskapande element i bymiljøet
4. bidra til effektiv ressursbruk

Fylkeskommunen sine roller og ansvar

Vestland fylkeskommune er høyringspart etter plan og bygningsloven og vurderer også reguleringsplanen ut i frå målsettingar i regionale planar.

Vestland fylkeskommune er tiltakshavar, eigar og ansvarleg for drift av Bybanen, fylkeskommunen driftar, planlegg og utviklar det samla kollektivtilbodet og fylkesvegane, og er samordnande kulturminnemynde. Vestland fylkeskommune har tatt del i arbeidet med planforslaga. Fylkeskommunen er representert både i styringsgruppa og prosjektgruppa for planarbeidet. Administrasjonen har i tillegg fått anledning til å komme med innspel undervegs i prosessen.

Kulturmiljø og verdsarv

Vestland fylkeskommune er kulturmiljømyndet i saka. Vi har plikt til å samordne dei ulike ansvarsinstansane i plansaker. Dette følgjer av § 7 i forskrift om fastsetting av myndigheit mv. etter kulturminnelova (ansvarsforskrifta). For kulturmiljø av nasjonal verdi skal fylkeskommunen i denne saka samordne innspel frå Riksantikvaren og Bergen Sjøfartsmuseum, i tråd med korleis ansvaret er fordelt, og innarbeide desse i eit samla innspel. Sjøfartsmuseet sitt fråsegn vert sendt direkte til Bergen kommune, og er difor ikkje vedlagt.

Reguleringsplanen omfattar Bryggen, med bygningar og kulturlag som er freda etter kulturminnelova. Bryggen er også verdsarv og har internasjonal verdi. Noreg slutta seg til konvensjonen om verdas natur- og kulturarv i 1977, og verdsarvstadane i Noreg skal forvaltast i tråd med bestemte retningslinjer knytt til Verdsarvkonvensjonen.

<https://www.regjeringen.no/contentassets/c68c36e9a588492fb52feb7ae12dbe33/retningslinjer-for-gjennomforing-av-verdensarvkonvensjonen2016.pdf>

I tråd med dette er det gjennomført konsekvensutgreiing for Verdsarv/Heritage Impact Assessment (HIA, eller KUVA på norsk – KonsekvensUtgreiing for Verdsarv.) Metodikken er meir omfattande og sensitiv enn konsekvensutgreiing etter nasjonal standard, fordi kulturminneverdiane er høgare. UNESCO legg i sine berekraftsmål vekt på at verdsarven høyrer til alle, og ikkje berre eit fagvelde. Prosessen legg difor meir vekt på involvering enn vanlege konsekvensutgreiingar. KUVA-metoden skil seg også ut ved at den er som ein prosess å rekne, og ikkje ei eingangshending.

<https://whc.unesco.org/en/guidance-toolkit-impact-assessments/>

Når planprosessen er slutført vert det utarbeidd ein sluttrapport etter KUVA-metoden. Denne skal saman med planmaterialet sendast til UNESCO sin Verdsarvkomité, som vil ta stilling til kva dette får å seie for dei vidare prosessane for Bryggen som verdsarvstad.

I denne saka vart det undervegs i KUVA-prosessen påvist store negative konsekvensar for verdsarven. I tråd med retningslinjene for verdsarvkonvensjonen vart UNESCO involvert i form av ei rådgjevande synfaring. Resultatet av synfaringa er ein rådgjevande rapport, UNESCO Advisory Mission Report, som kjem i tillegg til konsekvensutgreiinga av verdsarvverdiane (KUVA).

<https://www.bergen.kommune.no/hvaskjer/bymiljo/har-mottatt-radgivende-rapport-fra-unesco-til-faktasjekk>

Alt dette er lagt til grunn for ansvarleg kulturmiljømyndigheit sine vurderingar av reguleringsplanane.

Vidare prosess

Bergen kommune er ansvarleg planmyndigheit og vedtar reguleringsplanane etter høyringa. Dei er planlagt lagt fram for vedtak i Bystyret i Bergen i løpet av våren 2023.

Vedtakskompetanse

Ved offentlig ettersyn skal Vestland fylkeskommune vurdere om planforslaga er i tråd med dei regionale og nasjonale interessene som fylkeskommunen skal ivareta. Økonomiske konsekvensar kan vektleggjast.

Fylkeskommunen kan fremje motsegn til bestemte løysingar eller til delar av planen om den er i konflikt med desse interessene. Når motsegn blir fremja kan ikkje kommunen vedta planen Aktuelle løysingar må bli drøfta i møte med fylkeskommunen. Dei fleste motsegnene blir avklart i møte med kommunen, men dersom det ikkje blir semje vil planen gå til mekling hos Statsforvaltaren i Vestland.

I denne saka vert det gjeve fagleg tilråding om motsegn på bakgrunn av nasjonale kulturminneinteresser. Dersom dette ikkje vert fylgt opp av politiske organ i fylkeskommunen, skal

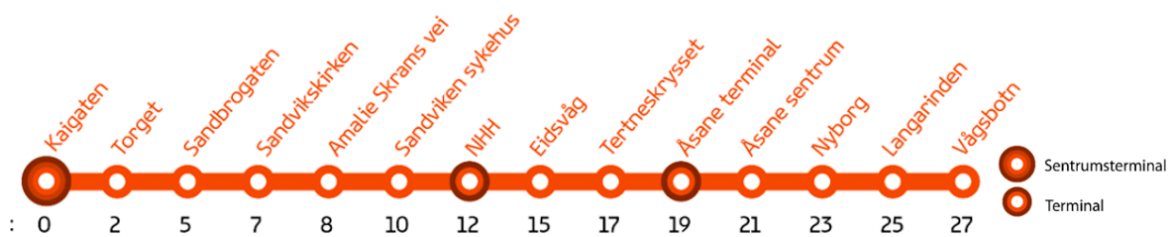
fylkeskommunen gje melding om dette til Riksantikvaren som kan fremje motsegn i saka. (jf. Forskrift til Kulturminnelova kap. 1, § 3)

Fylkesdirektøren har delegert mynde til å fremje motsegn til tema i arealplanar som ikkje er av prinsipiell karakter, og som har vesentleg negativ verknad for myndeområda fylkeskommunen skal ivareta. I fråsegna vert det reist administrativt motsegn til manglar i planforslaget av teknisk karakter eller til endringar i føresegnene, der fylkeskommunen ikkje har nådd fram gjennom ordinær dialog i planprosessen.

Reguleringsplanar med motsegn av prinsipiell karakter skal i følgje reglementet handsamast av fylkesutvalet. På grunn av kompleksitet i saka og økonomiske konsekvensar for fylkeskommunen vert saka lagt fram for handsaming i Fylkestinget.

Planforslaget:

Bybanetraseen frå Kaigaten til Vågsbotn er 12,7 km lang. Av det er 5,7 km lagt i tunnel. Traseen har 14 haldeplassar; 13 i dagen og ein underjordisk. Det er berekna at Åsanebana vil frakte kring 60 000 reisande per døger i 2040. Reisetida frå Torget til Åsane terminal er estimert til ca. 17 minuttar, og ca. 25 minuttar til Vågsbotn.



Figur 1. Oversikt over bybanestopp med estimert reisetid i minuttar frå Kaigaten.

Hovudsykkelruta frå Kaigaten til Vågsbotn er 13 km lang, av det er 1,1 km i tunnel og kulvert. Sykkelruta vil i hovudsak gå i dagen, men vil gå gjennom Eidsvågtunnelen i ca. 925 meter og gjennom den korte eksisterande sykkel tunnelen i Sjøgaten. Forlenginga av Fløyfjelltunnelen er ca. 3 km inkludert miljølokk i Eidsvåg. Samla ny lengde av tunnelen vil bli ca. 5,5 km.

Kort skildring av dei ulike reguleringsplanane

Reguleringsplanarbeidet er delt opp i seks delstrekningar. I tillegg er det ein reguleringsplan som legg til rette for ein anleggstunnel frå Sandviken, og bruk av «saltimporttomten» som rigg- og anleggsområde.

Delstrekning 1, Kaigaten – Sandbrogaten (DS1)

Banetraseen har haldeplass i Kaigaten, går deretter vidare til haldeplass på Torget, vidare langs Bryggen og til haldeplass i Sandbrogaten. Dagens endehaldeplass i Byparken vert erstatta av ei ny endehaldeplass ved Gulating, og denne vil vere felles for alle bybanelinene. Frå Sandbrogaten går bana vidare i tunnel til Sandviken. Bryggen er føreslått stengt for køyretrafikk, og all attverande trafikk, inkludert buss, må nytte traseen Torget-Vetrlidsallmenningen-Øvregaten.

Sykkelløysinga er i tråd med statlege anbefalingar for sykkelløysingar i by. Sykkelruta koplaster på eksisterande trasé i Rasmus Meyers allé i sør. I nord vert den koplaster på den på eksisterande sykkelruta ved Bergenhus festning.



Trafikkplan sentrum er ein separat plan som har vesentleg verknad for delstrekning 1. Den legg grunnlag for at indre deler av Bergen sentrum kan verte tilnærma bilfri i framtida. Planen definerer et framtidig scenario der sentrum er fri for ordinær trafikk og ein soneinndeling med tilkomst for personbilar, men ikkje mogelegheiter for gjennomkøyring. Sentrumskjernen vert prioritert for gonge, sykkel, kollektivtrafikk og nødvendig varetransport.

Planen har vurdert to mogelege prinsippløysingar:

- ✓ Trafikkfase 1: der det er gjennomgangstrafikk for bilar og bussar over Torget
- ✓ Trafikkfase 2: Torget er stengt for gjennomkøyring med bil, men open for buss, drosje, noko varelevering køyring til eigedomar.

Begge alternativa har den same fysiske utforminga av gatenettet med eit køyrbart, tovegsregulert gatenett Strandkaian – Torget – Vetrlidsallmenningen – Øvregaten. I trafikkfase 2 vert det opna for trafikk i ei retning over Torget dersom eit felt i Fløyfjelltunnelen er stengt. Denne fasen inneber difor ikkje permanent stenging av Torget, sjølv om dette kan bli aktuelt på sikt.

Delstrekning 2, Sandbrogaten – Eidsvågtunnelen (DS2)

Strekninga er 3,4 km lang og inneheld fire haldeplassar. Traseen startar i tunnel frå Sandbrogaten, via underjordisk haldeplass i Sandviken til haldeplass i Amalie Skrams veg. Her går bana i ei kort dagstrekning før den går i ny tunnel under Munkebotn. Bana kjem ut igjen i dagen til haldeplass ved Sandviken sjukehus og følgjer Åsaneveien nordover til haldeplass ved NHH og vidare til Eidsvågtunnelen. Ved NHH vert det lagt til rette for vending av bana.

Hovudsykkelruta går i Sandviksveien frå Gjensidigekrysset og koplaster seg på Åsaneveien. Mellom krysset ved Glas Knag og Sandviken sjukehus går hovudsykkelruta i eksisterande E39 Åsaneveien, i dagens sørgående løp. Heile vegbreidda er her nytta til gangveg og sykkelveg. Frå Sandviken sjukehus følgjer sykkelruta saman med bybanetraseen forbi NHH og deretter inn i Eidsvågtunnelen.

Delstrekning 3, Eidsvågtunnelen – Tertneskrysset (DS3)

Denne strekninga er 3,6 km lang der 2,1 km er i tunnel. Traseen går frå Eidsvågtunnelen med haldeplass sentralt i Eidsvåg, vidare til i tunnel frå Selvikvegen, gjennom Glasskaråsen og kjem ut ved Storbotn, like sør for Griggastemma. Her er det foreslått ein haldeplass i dagen. Traseen går deretter inn i tunnel under Tertneskrysset.

I Eidsvåg overtar Bybane, sykkel og gonge arealet som i dag vert nytta for sørgåande løp av E39 gjennom Eidsvåg. Ny Fløyfjelltunnel med to hovudløp vert forlenga til Eidsvåg, og det er planlagt eit miljølokk over E39 fram til Jordalsstemma. Nordgåande løp i Eidsvågtunnelen vert gjort om til lokalveg med tovegtrafikk. Frå haldeplassen i Eidsvåg følger hovudsykkelruta vestsida av Ervikveien fram til Tertneskrysset.

Delstrekning 4, Tertneskrysset – Vågsbotn (DS4)

Strekninga har fem bybanestopp: Åsane terminal, Åsane sentrum, Nyborg, Langarinden og Vågsbotn. Bybanetraséen går hovudsakeleg i dagen, med unnatak av tunnel frå Tertneskrysset til Åsane terminal, samt frå Langarinden til Vågsbotn. Planforslaget regulerer ny kollektivterminal i Åsane, lokalisert der dagens terminal ligg men med ny utforming og auka kapasitet.

Hovudsykkelruta går utanom bybanetraséen, hovudsakeleg langs lokale eksisterande vegar på austsida av E39. Sykkelruta vert utforma som sykkelveg med åtskilt fortau.

Delstrekning Fløyfjelltunnelen, forlengelse til Eidsvåg (DSF)

Reguleringsplanen legg til rette for forlenging av dagens E39 Fløyfjelltunnel mot nord med to tunneltubar til Eidsvåg. Lengda på forlenga tunnel er ca. 2,8 km. Totalt vert den nye Fløyfjelltunnelen ca. 5,3 km lang i sin heilskap. I Eidsvåg vert det lagt opp til ein fullverdig kryssløysing, slik at trafikantane kan komme av- og på E39 både i nordleg og sørleg retning. I Sandviken vert det berre etablert ein rundkøyring med tunnelrampar mot sør. Trafikantar til/frå Sandviken i nordgåande retning må nytte Åsaneveien som i dag.

Delstrekning hovedsykkelrute Festningskaaien-Sandviksveien (DSS)

Planforslaget legg til rette for hovudsykkelrute i Sjøgaten ettersom bybanen går i tunnel frå sentrum til Sandviken. Omlegging av gjennomgangstrafikk til forlenga Fløyfjelltunnel og nytt køyremønster i sentrum gjer at trafikken i Sandviken vert redusert betydeleg. Planen legg opp til betre forbindingar på tvers av gateløpet, gjennomgåande tosidig fortau, opprydding i parkeringssituasjonen og oppstramming av avkøyrslar.

Delstrekning Fløyfjelltunnelen – Rigg- og anleggsområde (DSFF)

Planforslaget legg til rette for ein anleggstunnel frå Fløyfjelltunnelen til Sandviken med midlertidig rigg- og anleggsområde på Saltimporttomten.

Vurderingar og verknader

Generelt

Fylkesdirektøren kan i hovudsak stille seg bak dei sju planforslaga som er lagt på høyring. Planforslaga har i hovudsak gjennomgåande høg kvalitet og i samsvar med planprogram, overordna føringar og tidlegare vedtak.

Reguleringsplanane som er lagt på høyring er omfattande og komplekse og langt meir enn eit Bybanespor frå sentrum til Åsane. Planarbeidet legg til rette for eit gjennomgåande sykkeltilbod parallelt med Bybanen i tillegg til ny løysing for E39 forbi Sandviken og Eidsvåg. Denne infrastrukturen medfører omfattande konstruksjonar og inngrep i landskap og terreng og utgjør mykje av kostnadene ved realisering av planforslaga. Ein stor del av kostnaden er knytt til grunnerverv.

Som det går fram av saka har Fylkesdirektøren vesentlege merknader til delar av planframlegga med bakgrunn i at det ikkje svarar tilstrekkeleg på viktige mål for Bybanen og eit samla, heilskapleg kollektivsystem. Fylkesdirektøren har også merknader til planarbeidet der det ikkje i tilstrekkeleg

grad tek omsyn til viktige sektorinteresser som fylkeskommunen har ansvar for, som kulturminne, fylkesveg og planfaglege tema.

Fylkesdirektøren har merknader til delstrekningane som går fram av forslag til vedtakspunkt. Andre innspel til planarbeidet går fram av saksframlegget. I tillegg er det vedlegg med planfaglege, tekniske og formelle råd og merknader til dei ulike delstrekningane. I fråsegna vert det reist administrativt motsegn til manglar i planforslaget av teknisk og karakter og til endringar i planføresegnene, der fylkeskommunen ikkje har nådd fram gjennom ordinær dialog i planprosessen. Fleire av dei er kort grunngjevne i dette saksframlegget, medan alle er lista opp og har utdjupande grunngjeving i vedlegga for dei planane dei høyrer til.

Heilskapleg kollektivtilbod

Etablering av bybane til Åsane tilfører eit høgkvalitets, attraktivt kollektivtilbod i nordkorridoren som vil få fleire til å reise kollektivt. Trafikken i nordkorridoren vert ofte lammas på grunn av stans i trafikk, og Bybanen vil i så måte vere eit viktig og konkurransedyktig tilbod til bil ettersom den går i ein uavhengig transportkorridor. Samtidig gjer banetraseen og prioritering av sykkeltilbod gjennom det sentrale kollektivknutepunktet og tilkomstvegane at framkomst, kapasitet og sentrumsbeteninga til bussystemet vert svekka. Fylkeskommunen utviklar bussnett i Bergen i retning av stadig fleire linjer som pendlar gjennom sentrum og bind bydelane saman. Dette gir fleire direkteiser og reduserer behov for infrastruktur i sentrumskjernen, samtidig vil dårleg framkomst for buss i sentrum få konsekvensar for passasjerar i heile Bergensområdet.

Reguleringsarbeidet stør seg på at gatar utanfor plangrensa får endra bruk og betydning for trafikk- og kollektivsystemet. På generelt grunnlag er det behov for framkomsttiltak, gateopprustning og etablering av haldeplassar i fleire gatar. Bergen busstasjon spelar ein nøkkelrolle i å få systemet til å gå opp, og det er behov for å auke kapasiteten samt betre framkomst på innfartsårene inn mot terminalen for at den skal kunne fungere i både anleggsfase og permanent fase. Det er og viktig ein sikrar at busstrafikken har nødvendig infrastruktur for å oppretthalde bussavvikling i avvikssituasjonar der sentrum er stengt for gjennomkøyring, og der Bybanen heller ikkje kan køyre gjennom sentrum. For dei framtidige byutviklingsområda langs sjøkanten i Sandviken vil det i mange høve vere kortare å gå til ein busshaldeplass i Sjøgaten enn til underjordisk haldeplass Sandvikskirken eller haldeplass Amalie Skrams veg. Fylkesdirektøren meiner framtidige løysingar for buss må legge til rette for store passasjerstraumar på denne strekninga, og ber om at det vert arbeidd vidare med å finne gode løysingar for kollektiv her.

Den samla verknaden for det heilskaplege kollektivsystemet er med innføring av Bybane til Åsane noko blanda, og det er viktig at ein i vidare arbeidd sikrar nok kvalitet i det sentrale buss-systemet med det handlingsrommet som er igjen for at heilskapen skal bli god. Fylkesdirektøren rår til at partane i Miljøloftet jobbar saman om desse utfordringane, slik at vi kan nå våre felles målsettingar om satsing på kollektiv og nullvekst i personbiltrafikk.

I planforslaget vert eksisterande vending i Byparken fjerna for å gjere gata om til busstrasé. Det vert lagt til rette for vending på NHH, men dette har fleire negative konsekvensar ved seg. Ved å vende Fleslandslinja før Torget vil ein halvere talet på bybanevognar framom Bryggen, noko som vil vere særskild viktig for opplevinga av verdsarven. Vidare vil ein kunne auke frekvensen på både Fleslands- og Fyllingsdalslinja, noko som ikkje vil vere mogeleg med driftsvending kun på NHH. Vending i sentrum vil gi kortare fellesstrekning, slik at talet på driftsforstyringar vert redusert, og det er ein fordel om vending frå sør kan skje før Bryggen når Bryggen er stengt. Vending i sentrum vil også kunne redusere driftsutgiftene til fylkeskommunen. Eit aktuelt område for vending er Christian Michelsens gate, og byråden skriv i sitt saksframlegg at planlegging av dette må sjåast i samanheng med ei eventuell utbygging av Bybanen mot vest. Fylkesdirektøren meiner arbeid med vendespor i sentrum hastar, og ber om at arbeidd med dette vert starta opp så fort som mogeleg. Dersom arbeid med Bybanen mot vest trekk ut i tid, krev fylkesdirektøren at det vert starta opp separat arbeid med vending i sentrum.

Konkrete vurderingar av dei ulike reguleringsplanane

Delstrekning 1, Kaigaten – Sandbrogaten (DS1)

Planforslaget for delstrekning 1, gjennom Bergen sentrum vil kunne gi positive konsekvensar for byliv i eit breitt spekter og betre tilgjenge til verdsarvstaden Bryggen, Øvregaten, Vågen og Torget.

Med haldeplass på Torget legg planforslaget til rette for aktivitet i ein svært viktig del av byen og aukar tilgjenge for sentrum og områder ut mot Nordnes. Bybanen med tilrettelagte haldeplassar bidrar til eit meir likeverdig tilbod for den delen av befolkninga som har låg mobilitet, som barn, eldre og personar med nedsett funksjonsevne. Omlegging av køyremønster for privatbilar gir ein vesentleg trafikkreduksjon og legg til rette for fredelegare bygater og byrom og haldeplassar vil bli oppgradert med kvalitet i materialar og design. Det vil framleis vere mange ulike trafikantgrupper som skal dele avgrensa areal i sentrum og planforslaget har søkt å finne løysingar der det er motstrid. Vestland fylkeskommune har særleg merknader knytt til planforslaget sine verknader for det samla kollektivsystemet, trafikk og trafikktryggleik og verdsarvstaden.

På denne delstrekninga har fylkesdirektøren lagt særleg vekt på:

1. Styrke oppleving av Bryggen som verdsarvstad og del av sentrum
2. Bidra til kvalitet og konkurransekraft for byens kollektivtransporttilbod
3. Bygge opp under den gode byen



Figur 3. Delstrekning 1 (DS1) med banetrasé, haldeplassar og sykkeltrasé

Kulturmiljø og verdsarv

Samla sett vil Bybanen vere positiv for byen som heilskapleg kulturmiljø og levande by. Bybanen førar til betre tilgjenge og oppleving av dei historiske bystrøka i Bergen. Det vert også lagt vekt på at Bybanen er ein viktig premisse for å nå berekraftsmåla.

Mellomalderbyen Bergen

Mellomalderbyen Bergen omfattar store område i grunnen frå Nygård til Skuteviken. Riksantikvaren har vurdert konsekvensane planforslaget vil få og krev ytterlegare undersøkingar, utgreiingar, overvåkingsprogram og avbøtande tiltak. Dei peikar også på at omkringliggjande kulturlag til planområdet kan få konsekvensar av gjennomføring av byggetiltaka. Planforslaget har og plantekniske manglar som må rettast. [Riksantikvaren](#) konkluderer med at planforslaget har for stor risiko, usikkerheit og negative konsekvensar for det automatisk freda kulturminne Mellomalderbyen Bergen. Fylkesdirektøren sluttar seg til vurderingane til Riksantikvaren, og krava er følgd opp i politisk motsegn. Når det gjeld dei plantekniske manglane er desse følgd opp gjennom [administrativt motsegn](#).

Planforslaget for Bybanen BT5 Sentrum-Åsane, delstrekning 1 Kaigaten-Sandbrogaten er i konflikt med automatisk freda kulturminne, mellomalderbyen Bergen, kulturminne-ID 89049. Sidan planen er i konflikt med automatisk freda kulturminne må den handsamast som søknad om dispensasjon frå kulturminnelova § 8, fjerde ledd. Riksantikvaren er rette mynde til å gje dispensasjon for Mellomalderbyen Bergen. På bakgrunn av fremja motsegn til planen, må dispensasjon frå kulturminnelova avvente til motsegnspunkta er løyst.

Vidare prosess

Riksantikvaren kan bidra inn i planlegginga av grunnundersøkingar og i vidare planprosess for å hente inn meir informasjon om grunnforholda for eit betre kunnskapsgrunnlag slik at potensiale for negativ innverknad kan reduserast så mykje som mogleg. Dialog mellom partane må skje snarast.

Reguleringsplan for Vågen, kaiene og Bryggen (VKB)

Heile planområdet for VKB er regulert til spesialområde vern som buffersone rundt verdsarvskulturminnet. § 2 i reguleringsføresegnene krev at alle tiltak, spesielt i nærområdet til verdsarvstaden Bryggen, skal utformast slik at vernebehovet i og rundt verdsarvskulturminnet vert sikra. Vidare er det føresegn knytt til bevaring av heilskapleg kulturmiljø, sikring av byromskvalitetar, levande byrom og fotgjengarprioritert område. Fylkesdirektøren forutset at tilhøvet

mellom reguleringsplanane DS1 og VKB vert sikra. Fylkesdirektøren vurderer at dette kan løysast gjennom justering av føresegnene, det er difor reist administrativt motsegn til dette punktet.

Verdsarvstaden Bryggen

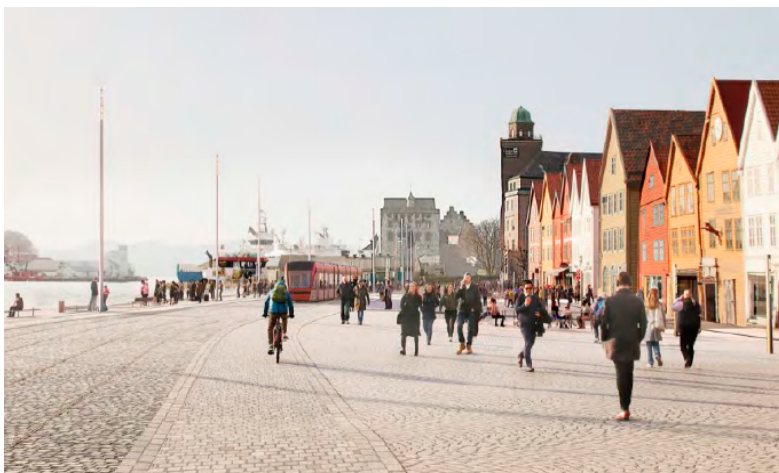
Den store utfordringa på Delstrekning 1 er knytt til verdsarvstaden Bryggen. Prosjekteringa av Bybanen har vore etter beste praksis og i tråd med FN-organa UNESCO og ICOMOS sine retningsliner for utgreiing av konsekvens for verdsarv. KUVA 3 og UNESCO Advisory Mission Report konkluderer med at avgjerda om å bygge Bybanen langs Bryggen er føretrekt. Bybanen vil gje positive verknader for verdsarvstaden Bryggen og for Bergen som heilskap. Men før Bybanen framom Bryggen kan realiserast er det utfordringar for Bryggen sine framståande universelle verdiar som må løysast:

«The Mission concludes that if the Bybanen can be brought into operation along the Bryggen Quayside, it would be of great benefit not only to the property but also the City of Bergen. But this should only be undertaken with full cognisance of the risks inherent to the project so that they can at best be avoided or at least be minimised.»

Bakgrunnen for UNESCO sin konklusjon er dei tre KUVA-rapportane som er utarbeidd. Rapportane viser at Bybanen har positive og negative følgjer for verdsarvstaden. Fylkesdirektøren er tilfreds med dei mange positive verknadane Bybanen vil føre til for verdsarven og for den levande byen Bergen. Det kjem samtidig fram at enkelte negative konsekvensar er store, og at nokre av tiltaka har ukjent risiko og skadepotensial. Etter konvensjonen om verdsarv skal ikkje store negative følgjer og ukjente risikoar akseptterast.

Fylkesdirektøren ser KUVA-rapportane og rådgjevinga i UNESCO Advisory Mission Report i samanheng. Fylkesdirektøren er samd i dei faglege vurderingane i KUVA og legg til grunn råda frå UNESCO Advisory Mission og frå Riksantikvaren. Det er tre utfordringar som må arbeidast vidare med; 1) Det må arbeidast med å minimere store negative konsekvensar av visuell og funksjonell art, 2) risikobiletet for grunnvatn, arkeologi og bygningar må utgreiast og handterast, og 3) prosessen med konsekvensutgreiing for verdsarv er ikkje fullført.

Den eine store utfordringa verdsarvutgreiinga KUVA viser, er at planforslaget gjev store negative følgjer for visuelle og funksjonelle aspekt ved Finnegården og Bryggen. KUVA viser at det er synleggjering av den Hanseatiske delen av kulturhistoria som kan forbeistrast. Tryggleikshøve er heller ikkje avklart. Fylkesdirektøren fremjar motsegn i vedtak knytt til Bryggen og verdsarvområdet, for å sikre at det vert arbeid vidare med den juridisk bindande illustrasjonsplanen for å forbetre dette, der det vert teke omsyn til UNESCO sine råd. Meir om juridisk bindande illustrasjonsplan for Bryggen, i neste kapittel.



Figur 4. Illustrasjon som visar banetrasé og sykkelfelt langs Bryggen.

Den andre hovudutfordringa verdsarvutgreiinga KUVA viser, er uakseptabel risiko for endring av grunnvatn, struktur, kulturlag og korleis dette påverkar fundament for ståande bygningar i verdsarvområdet. For å få visse i dette må det gjerast undersøkingar, utførast ytterlegare utgreiingar, etablerast kontrollmekanismar og sikrast gjennomføring av avbøtande tiltak slik at negative verknader for

verdsarvverdiene ikkje er vesentlege. Fylkesdirektøren legg til grunn Riksantikvaren sine vurderingar, og fremjar motsegn i vedtak knytt til Bryggen og verdsarvområdet, for at dette vert sikra.

Fylkesdirektøren vurderer kortast mogeleg tid med trafikkulempe til å være best for mellomalderbyen Bergen og for verdsarvstaden Bryggen, og ber om at gjennomgangstrafikk over Torget vert fjerna så raskt som råd. Faseplanar i anleggsfasen bør legge til grunn av Riksantikvaren har godkjent etablering av riggområdet på Koengen i 4 år.

Fylkesdirektøren meiner kompleksiteten i utfordringane for verdsarven ikkje må undervurderast. Fylkesdirektøren viser til retningslinjer for forvaltning av verdsarv og KUVA- prosess, og ber om at det vert etterstrevd beste praksis i vidare arbeid. Det må tidleg sikrast ressursar og eit effektivt samarbeid med Bergen kommune, fylkeskommunen og Riksantikvaren.

UNESCO har gjeve råd til forvaltning av verdsarven som bør arbeidast med parallelt med reguleringsplanprosessen. Fylkesdirektøren ber om at arbeidet med buffersonplan for verdsarvstaden vert prioritert framover, og ber om at dei faglege råda i UNESCO Advisory Mission Report vert teke med vidare.

Fylkesdirektøren fremjar forslag om motsegn til Delstrekning 1 grunna konflikt med mellomalderbyen Bergen og verdsarvverdiane. Motsegna trekkjast når dei negative verknadene av tiltaket ikkje vil være i konflikt med mellomalderbyen Bergen og verdsarvverdiane. For å løyse dette krevst høg prioritet og tett samarbeid mellom Bergen kommune, fylkeskommunen og Riksantikvaren.

Juridisk bindande illustrasjonsplan innanfor verdsarvområdet

Fylkesdirektøren legg til grunn at illustrasjonsplanen for Bryggen som følgjer planforslaget er tufta på brei samhandling med mål om å bygge opp under Bryggen sine verdier som byrom og kulturminne både funksjonelt og estetisk. Kompleksiteten i oppgåva er stor og det har vore arbeid med involvering heilt fram til saka vart lagt ut på høyring. Illustrasjonsplanen er i følgje planforsegnene juridisk bindande jf. §2.9.2. I etterkant av at planforslaget vart utarbeidd, har UNESCO på bakgrunn av den KUVA 3 konkludert med at planforslaget likevel fører til store negative konsekvensar av visuell og funksjonell art som må reduserast.

Bryggen skal transformerast, og gjennom reguleringsplanen skal byrommet oppgraderast og førast tilbake historisk i den grad det er mogeleg. Fylkesdirektøren vurderer at det er fleire endringar av funksjonell og visuell art som med føremon kan justerast i illustrasjonsplanen for å sikre at realisering av planen samsvarar med intensjon om at Bryggen skal bli eit attraktivt byrom og at dei kulturhistoriske spora skal vere meir leselege i det nye og oppgraderte byrommet. Dette er knytt både til kulturminne, til trafikktryggleik og til funksjonalitet i byrommet. Eit grep kan vere å synleggjere Hanseatisk kailinje i dekkeplanen for å imøtekomme KUVA/Unesco om historisk, lesbar samanheng. Fylkesdirektøren vurderer vidare at det kan bli gjort forenklingar i dekkasom bidrar til ei rolegare flate. Dette handlar både om visuell påverknad av verdsarven, men også funksjonell da det vil gjere det enklare å orientere seg i byrommet og skape meir intuitive løysingar for syklende og gåande på langs og på tvers, og slik redusere konflikt og auke trafikktryggleik. Meir om dette under avsnitt om sykkel. Dekkeplan med tilhøyrande føresegn, med særleg vekt på §§ 2.9.2 og 5.1.1.1 må bearbeidast, for å sikre sluttresultatet, samt unngå behov for omreguleringar i prosjekteringsbyggefase. I dette ligg det til dømes at det må opnast for midlertidig asfaltering i fasen mellom grunnarbeid og sporlegging/dekkelegging, som kan strekkje seg over fleire år. I område for sporvekslar er det krav om betongdekke. Overflata kan bearbeidast og tilpassast om nødvendig.

Krysset Vetrilidsallmenningen x Torget er del av juridisk bindande illustrasjonsplan. Krysset har ein særleg viktig og samansett funksjon og illustrasjonsplanen bør endrast i dette området for å svare på den trafikale funksjonen krysset har for gåande, syklende, buss, bane og biltrafikk. I dette rommet passerer hovuddelen av turistar som vitjar Bergen sine største attraksjonar, i tillegg til at det er eit viktig trafikkknutepunkt. For å ivareta krav til tryggleik i nemnte kryss bør det vurderast om raudt dekke i kryssingspunkt mellom banetrase og kryssande trafikk bør etablerast, i tråd med Bybanes prosjekteringsveileidar. Fylkesdirektøren ber vidare om at det vert vurdert om Rundekiosken kan flyttast noko, då dette vil kunne betre framkomst for gåande vesentleg og legge til rette for universell utforming.

Fylkesdirektøren meiner at illustrasjonsplanen ikkje løyser behov for areal til tekniske installasjonar som til dømes skilting og møblering som ikkje går fram av planen. Dette er infrastruktur som det kan verte stilt krav om, med grunnlag i anna lovverk uavhengig av reguleringsplanen, og som skapar visuell støy om det ikkje vert plassert i eigne areal/møbleringssoner saman med lysarmaturar med meir. Dersom dette vert løyst i illustrasjonsplanen vil det bidra til å redusere visuell støy og imøtekome UNESCO sine krav.

Fylkeskommunen legg til grunn at den juridisk bindande illustrasjonsplanen for Bryggen vert omarbeidd i samsvar med UNESCO sine råd om å redusere negative konsekvensar av visuell og funksjonell art, og at fråvik knytt til Vegtrafikklova vert imøtekome. På denne bakgrunn må det stillast som vilkår at illustrasjonsplanen for Bryggen ikkje er bindande før dette er løyst. Det er fremja motsegn til dette punktet.

Sykkel

Arbeidet med sykkel gjennom sentrum har vore krevjande og viser at det ikkje er mogleg å etablere ein gjennomgåande sykkelveg med høg standard utan til dels store negative verknader for trafikktryggleik, fotgjengarar, Bybane og buss, byform og ikkje minst kulturmiljø og verdsarvområdet.

I Christies gate er det foreslått sykkelveg på vestsida av gata for å leie syklistar trygt utanom busshaldeplassane langs Festplassen og gje betre framkomst for buss frå Christies gate inn i Kaigaten. I krysset Christies gate - Småstrandgaten - Allehelgens gate er det av omsyn til sterkt avgrensa areal valt å legge eit opphald der syklistane må sykle i blanda areal med fotgjengarar. Det inneber at syklisten kan velje å krysse i eller utanfor signalregulert gangfelt mot Allehelgens gate eller sykkelfelta i Småstrandgaten. I prosessen er det forsøkt å optimalisere løysinga for syklande for eksempel ved at syklistar kryssar vegen med lyskryss i eige felt som er direkte kopla på nordgåande sykkelfelt. Dersom syklande får eigen trase og lysregulering gjennom krysset, vil både gåande og syklande få meir ventetid, og med det aukar faren for kryssing på raudt. Vi vurderer planforslaget slik det ligg føre til å vere den mest trafikksikre løysinga.

Gjennom Småstrandgaten og Torgalmenningen er det lagt opp til sykkelfelt. Over Torget vert det, igjen grunna sterkt avgrensa areal, lagt opp til sykling i blanda trafikk i køyrefeltet på utsida av haldeplassane i ca. 100 meters lengde. I føresegnene er det sikra at det skal opparbeidast rullevennleg dekke sentrert i køyrebanen. Framkomst og trafikktryggleik for syklistar skal sikrast gjennom låg fart og signalanlegg som skil syklande og køyrande i tid.

Sykelveg langs Bryggen er vurdert som negativt for byrom, byliv og kulturmiljø fordi den vil verte ein tilleggsbarriere både fysisk og visuelt, noko som også er påpeikt i KUVA-rapporten og i rapporten frå UNESCO. Sykkelfelt på kvar side av banetraseen er også vurdert som betre enn sykkelveg fordi det vil fungere som eit intuitivt varslingsfelt for gåande som skal krysse Bybanetraseen, samtidig som det er forventa at brusteinsdekket gir syklande lågt fartsnivå. I planforslaget er det derfor foreslått tosidig sykkelfelt med breidde på to meter utan normert avvisande kantstein mellom køyreareal og gangareal. I staden vert det nytta ulike overflater i steindekket, med storgatestein som skilleliner.

Utforminga av sykkeltilbodet over Bryggen krev vesentlege fråvik frå normert løysing i Handbok N100. Fylkeskommunen er opptatt av at det visuelle og taktile skilet frå sykkelfeltet mot både banearealet og gangarealet må vere så tydeleg som mogleg, slik at det kan oppfattast å vere ein trygg erstatning for dei normerte løysingane med høvesvis oppmerking mot baneareal og kantstein med vis mot fortau. Fylkesdirektøren er tydeleg på at ein funksjonell og sikker sykkeløysing er viktigare enn å oppnå dei normerte krava for formelle sykkeltilbod, og meiner det er funne fram til ei løysing som både tek omsyn til verdsarv, trafikktryggleik og framkomst. Fylkesdirektøren tek likevel atterhald om at fråvik vert gitt, slik at Unesco sine krav om tryggleiksgodkjenning vert oppfylt. Reguleringsplanen må sikre at andre løysingar kan vurderast i samsvar med Unesco sine råd og retningsliner for det tilfelle at fråvik ikkje vert gitt.

Fylkesdirektøren ser at dei mange omsyna i sentrum gjer at det er inngått kompromiss i utforminga av sykkeltilbodet som ikkje vil oppfylle krav til hovudsykkelvegstandard. Fylkesdirektøren meiner likevel at sykkeltilbodet gjennom sentrum vert vesentleg styrka gjennom planen, og støttar opp om dei avvegingane som er gjort i planforslaget. Planforslaget legg opp til eit trygt sykkeltilbod gjennom

sentrum, der syklistane er invitert inn og ivareteke, men ikkje prioritert høgare enn andre trafikantgrupper. Det gir eit godt tilbod til syklisten som har sentrum som målpunkt, men noko dårlegare måloppnåing for den gjennomgåande sykkeltraseen. Det er verken føremålstenleg eller trygt å legge eit høgstandard sykkeltilbod der syklisten vert gitt prioritet i tronge sentrumsgater som også er viktige for kollektivtrafikk og fotgjengarar. Fylkesdirektøren ser sykkeltraseen som eit første steg på vegen, og meiner at sykkeltilbodet i sentrum må utviklast vidare for å oppnå overordna mål om auke i sykkelandelen.

Øvregaten og Vetr lidsallmenningen

Øvregaten og øvre del av Vetr lidsallmenningen er ikkje del av planområdet for Bybanen, men vert direkte påverka av at Bryggen vert stengt for køyretrafikk. All attverande trafikk, inkludert buss, må nytte traseen Torget-Vetr lidsallmenningen-Øvregaten. Ut frå kulturminnefaglege, kollektiv- og trafikkfaglege perspektiv er det fleire utfordringar knytt til å flytte buss og biltrafikk opp i Øvregaten. Gata er ei historisk ferdselsåre med eit smalt tverrsnitt som ikkje er eigna for tovegs busstrafikk, og fortaua er smale med dårleg framkomst for fotgjengarar. I byrådssaken vert det vist til at auken i trafikk berre er midlertidig, dvs. knytt til anleggsfasen for Bybanen og medan det framleis er mogleg for ordinær biltrafikk å køyre over Torget. Når Torget vert endeleg stengt for gjennomkøyning med ordinær biltrafikk vil det berre vere buss, varelevering og beredskap som trafikkerer strekninga. Dette er i tråd med politiske vedtak, t.d. PS 199/21 punkt 4: Fylkesutvalet meiner det er viktig å snarast mogleg stenge sentrum for gjennomkøyning for biltrafikk. Å stenge Torget for gjennomkøyning vil sterkt redusere trafikken i Vetr lidsallmenningen og Øvregaten.

Sjølv om tal på bilar vert redusert er ikkje Øvregaten godt eigna for busskøyning, og det er behov for å gjennomføre fleire tiltak for å sette gata i stand til å ha den funksjonen som det vert lagt opp til i planforslaget. Før permanent eller midlertidig flytting av trafikk frå Bryggen til Vetr lidsallmenningen og Øvregaten, må det gjennomførast tiltak i desse gatene som sikrar framkomst for kollektiv, trafikktryggleik, og omsyn til miljø og kulturminne.

Fylkesdirektøren er svært bekymra for framkomsten til det rutegåande busstilbodet dersom turistbussar og kommersielle bussar framleis får lov til å køyre og parkere i Vetr lidsallmenningen – Øvregaten. Situasjonen til turistbussar skal vurderast i det vidare arbeidet med Trafikkplan sentrum, og partane i Miljøløftet har ulikt ansvar i dette spørsmålet. Fylkesdirektøren meiner at det i dette arbeidet er nødvendig å innføre restriktive tiltak for personbilar for å redusere trafikk i sentrum. Det er nødvendig at partane i fellesskap kjem fram til ei løysing som prioritetar framkomst for ordinært busstilbod framfør framkomst f til turistbussar og andre kommersielle bussar, men som samtidig er føreseieleg for dei kommersielle aktørane.

Fylkesveg

I planforslaget står det mellom anna i §3.2.9.1 at "Banetraseen utføres med dekke i naturstein" i gater og banetrase også utanfor verdsarvområdet. På den eine sida meiner fylkesdirektøren at brustein vil kunne bidra til å skape eit heilskapleg og identitetsbyggande preg i sentrum. På den andre sida er det svært mange utfordringar knytt til denne føreseigna. Den største utfordringa er at det per i dag ikkje finst teknisk løysing for å legge brustein i banetrasé med blanda trafikk.

Planforslaget legg opp til at bussar, varebilar og annan trafikk skal køyre i dei same gatene som Bybanen. Store køyretøy, som bussar og varebilar, gir stor slitasje på dekket, særleg i svingebevegelsar. Dette vil føre til hyppigare behov for stenging av gater for vedlikehald av vegdekke og banespor, enn om ein vel eit anna dekke. Til samanlikning peiker fylkesdirektøren på natursteinsdekket på Torgallmenningen, som fleire stader har vorte øydelagt av store køyretøy, og til andre brusteinsgater som har blitt reparert med betong og asfalt.

Funksjonskravet i føresegnene om at materialbruken skal vere varig og lite vedlikehaldskrevjande er i direkte motstrid med enkelte av løysingane i planen. Behov for regelmessig vedlikehald av brusteinsdekker vil føre til auka driftsutgifter for fylkeskommunen. For det tilfelle at vedlikehaldet ikkje vert hyppig nok, fryktar Fylkesdirektøren at viktige mål i føresegnene om at « alle dekker skal sikre god fremkommelighet, sikkerhet og komfort for de trafikantgrupper som skal ferdes på dem» ikkje vert nådd med tanke på gåande, syklande, og kanskje særleg for universell utforming.

Fylkesdirektøren er tydeleg på at krav og forventningar i føresegnene slik dei er utforma no for det første ikkje er mogleg å gjennomføre teknisk, og for det andre ikkje er ønskjeleg å gjennomføre ut frå

auka driftsutgifter og hyppig stans i kollektivtrafikken. Fylkesdirektøren fremjar forslag om politisk motsegn til §§ 3.2.1.2.a og 3.2.9.1 i planføresegnene. Motsegn kan trekkjast ved at det vert opna for alternative dekke som tilfredsstillar både estetiske og funksjonelle krav i banetrasé utanfor verdsarvområdet.

I planforslaget ligg det inne til saman 10 signalregulerte gangfelt mellom Rundetårn og nordre del av Christies gate. Dette er i sterk kontrast til resten av banetraseen i sentrum, Kaigaten og Bryggen, som har få signalregulerte gangfelt. Ein må søkje at trafikksystemet på strekninga vert forenkla så langt som råd. Gåande bør leiast inn mot dei store byromma og så langt som mogeleg separerast frå syklande, kollektivtrafikk og bybanen. Fylkesdirektøren ber om at det i vidare arbeid vert jobba for å prioritere dei viktigaste gangfelta samt redusere talet på signalregulerte gangfelt på denne strekninga.

Delstrekning 2, Sandbrogaten – Eidsvågtunnelen (DS2)

Måla for Bybanen seier at den skal bidra til å styrke bymiljøet ved å vere eit synleg og integrert identitetsskapande element. Sandviken er ein del av den utvida sentrumskjernen i Kommuneplanens arealdel, som legg til grunn at byutvikling skal skje med kvalitet, basert på stadens særpreg. Dette vert viktig når det skal leggjast til rette for Bybanen med haldeplassar, hovudsykkeltrase og nye gang samband og omlegging av E39 Åsaneveien.

På denne delstrekninga har fylkesdirektøren lagt særleg vekt på:

- betre tilgang til haldeplassar og betre forhold for mjuke trafikantar
- auka grad av gateutforming og redusert fart i Sandviksveien og Åsaneveien
- landskapsreparasjon, heilskaplege grep og mindre fysiske inngrep i eksisterande område.

Fylkesdirektøren meiner planframlegget ikkje i stor nok grad møter desse forventningane, og stiller spørsmål ved om dei rette føresetnadene, til dømes trafikkgrunnet, er lagt til grunn for utforminga.

Sandviksveien og Åsaneveien

Transportkorridoren E39 står i dag fram som ein barriere i landskapet med stor breidde og tunge konstruksjonar. Planskildringa viser til at ved å endre E39 Åsaneveien frå motorveg til bybanetrasé, lokalveg og gjennomgåande hovudsykkelrute skal reguleringsplanen bidra til byreparasjon og tilføre nærmiljøet kvalitetar. Slik fylkesdirektør vurderer det har ein ikkje klart å nytte høvet til at bybaneprosjektet kan bygge ned barrierar på tvers, både visuelt og fysisk. Ideelt sett burde strekninga fått ei utforming som bidreg til å redusere veganlegget si barriereverknad.

Slik planforslaget ligg føre no vert framkomst for køyrande med bil i Åsaneveien og Sandviksveien prioritert framfor mjuke trafikantar. Løysingar for gåande og syklande inneber fleire stader konstruksjonar over bakken og lange omvegar. Nokre stader vert det lagt opp til unødige og skjemmaende barrierar i landskapet som forsterkar veglinjene heller enn å bidra til by- og landskapsreparasjon.

Fylkesdirektør meiner tiltak for å redusere køyrefart og trafikkmengd i Sandviksveien bør prioriterast. Sandviksveien må bli utforma med eit gatetverrsnitt. I Åsaneveien kan det akseptierast større grad av separering og leggjast til grunn vegutforming. I vidare arbeid med planforslaget må ein vurdere verkemiddel som bidreg til større gatepreg, redusert fart på køyrettrafikk, løysingar for mjuke trafikantar som gir betre tilgjenge på tvers, dvs. auka bruk av fortau og kryssing i plan, og betre tilgjenge til haldeplassane. Planforslaget legg opp til etablering av støyskjerm i Åsaneveien ved



Figur 5. Delstrekning 2 (DS2) med banetrasé (oransje linje), haldeplassane Sandvikskirken, Amalie Skrams vei, Sandviken sjukehus og NHH, og sykkeltrase (blå linje).

Jægerbakken. For å dempe barriereverknaden i Åsaneveien burde ein endre tverrsnittet slik at støyskjerm vert flytta mellom vegen på eine sida og gang- og sykkel og bybane på andre. Tilgjenge til haldeplassane vert vurdert som svak, særleg gjeld dette for haldeplassane Amalie Skrams veg og Sandviken sjukehus, noko som går på tvers av målsetnadene for Bybanen om å vere lett, enkel og tilgjengeleg. Fylkesdirektøren meiner vidare at utforming av rundkøyringa ved Glas Knag legg uheldige føringar på utforming av tilhøyrande vegsystem, og ber om at det vert arbeida vidare med den.

Grøntareala i planen skal bidra til gateutforming og fartsreduksjon, lokal overvasshandtering, estetikk og biologisk mangfald. For å lukkast med dette må det også takast omsyn til drift og vedlikehald. Grøntrabattar som er vanskeleg tilgjengeleg og som vil krevje stenging av veg eller gate for trygg tilkomst ved større vedlikehald, t.d. mellom bane og veg i Åsaneveien, bør vurderast fordelt til ein annan stad i tverrsnittet. Der sykkelveg og gangveg skil lag på utsida av tunnelen, bør det vurderast å halde på utforminga som sykkelveg med fortau og samle grønntareala i større, robuste areal.

Etter fylkesdirektøren si vurdering er det viktig å forbetre planforslaget fram mot vedtak sommaren 2023. I sluttarbeidet må ein vurdere verkemiddel som bidreg til større gatepreg, redusert fart på køyretrafikk, løysingar for mjuke trafikantar som gir betre tilgjenge på tvers, dvs. auka bruk av fortau og kryssing i plan, og betre tilgjenge til haldeplassane. Fylkeskommunen har i innspel til prosjektet bedt om fleksibilitet til at ein og kan optimalisere løysingane vidare i prosjekteringsfasen, men er ikkje trygg på å ha fått dette i tilstrekkeleg grad. På generelt grunnlag ber fylkesdirektøren om at planforslaget opnar for meir fleksibilitet knytt til justering av funksjonar innanfor samferdselsføremål, mellom anna plassering av murar og støyskjermar, slik at det i prosjekteringsfasen er mogeleg å finne betre og meir kostnadseffektive løysingar. Fylkesdirektøren vurderer at dette kan løysast gjennom justering av føresegnene, det er difor fremja administrativt motsegn til dette punktet.

Underjordisk haldeplass

Underjordisk haldeplass er plassert bak Sandvikskirken, og den valte løysinga gjer at ein unngår lange tunnelinngonger og djupe heisar for reisande til og frå bybanen. Fylkesdirektøren ser at den underjordiske haldeplassen gir god betening til nærliggande bustadområde, arbeidsplassar, barnehagar, skuler og idrettsanlegg, og meiner den er viktig for å oppnå god flatedekning i allereie etablerte delar av Sandviken. Saman med buss vil Bybanen bidra til å gi Sandviken god kollektivbetening.

Å bygge underjordiske haldeplassar er krevjande. Fylkesdirektøren vurderer at haldeplassen slik den er plassert og teikna ut er teknisk byggbar, men den er anleggsteknisk komplisert. Det må innførast omfattande tiltak for å sikre at det ikkje oppstår skade på Sandvikskirken. Ei oppgradering av området rundt Sandvikskirken samt betre tilgjenge i alle retningar vil truleg gagne kyrkja like mykje som bybanestoppet, og slik sett kunne kompensere for ulemper som prosjektet vil medføre i byggeperioden.



Figur 6. Illustrasjon av underjordisk haldeplass.

I planforslaget ligg det inne to alternative løysingar for inngangar til haldeplassen. Begge alternativa har hovudinngang bak Sandvikskirken. Alternativ 1 har i tillegg ein ekstrainngang på eit lågare nivå ved Gørbitz gate/ Grensegrenden. Alternativ 2 har berre inngang bak Sandvikskirken, men har samtidig ein rømmingsveg gjennom oppgradering av eksisterande VA-tunnel bak haldeplassen.

Fylkesdirektør vurderer at det korkje er nødvendig eller forsvarleg å gå vidare med alternativ 1 med to publikumsinngongar. Berekningar visar at ein utgang ved Gørbitz gate vil bli nytta av eit avgrensa tal passasjerar, og fylkesdirektøren kan ikkje forsvare å bygge denne ut frå eit kost-nytte perspektiv. Utgangen er plassert i eit område

med usikkerheit knytt til grunnforhold, og fylkesdirektøren vurderer at det er stor anleggsteknisk risiko knytt til bygging av denne. Bygging av utgangen kan også medføre negative konsekvensar for dei gjenværande bustadene i Gørbitz gate som har kjerneverdi i bystrøk av nasjonal interesse. Fylkesdirektøren anbefaler at ein i vidare arbeid reindyrkar hovudinngangen ved Sandvikskirken slik at den vert mest mogeleg synleg og tilgjengeleg, med kyrkjetårnet som symbol på haldeplassens lokasjon. Det må jobbast vidare med å legge til rette for gode gang- og snarveggar på bakkeplan fram til haldeplassen, og tydeleg skilting. Basert på ei samla vurdering vil fylkesdirektør rå til at det vert fremja motsegn mot alternativ 1 med to hovudinngangar for haldeplass under Sandvikskirken.

Fylkesdirektøren ser utfordringar for Sandvikskirken i anleggsfasen og viser til Riksantikvaren si fråsegn. Det vert tilrådd å utarbeide vidare grunnundersøkingar og tryggingssplanar for å sikre kyrkja i anleggsfasen. Ved Brødretomten er anleggsområde inntil hagen kring det freda kulturminnet Brødretomten. Det bør utarbeidast plan for sikring av dette kulturmiljøet, og verknaden av teknisk infrastruktur og barriereverknad bør arbeidast vidare med.

Delstrekning 3, Eidsvåggtunnelen – Tertneskrysset (DS3)

På denne delstrekninga har fylkesdirektøren lagt særleg vekt på:

- a) Å legge til rette for realistisk ny byutvikling med kvalitet
- b) Finansiering av tiltak
- c) Gangsamband til haldeplassar

Det er mange omsyn å ta i Eidsvåg, mellom anna er det krevjande å balansere omsyn til vegkryss, bybanetrasé, ivaretaking av drikkevasskjelda Jordalsstemma, og ønskje om byutvikling og å binde bydelen saman. Fylkesdirektøren meiner planforslaget er gjennomgåande godt, og at dei overordna plangrepa sikrar gode samanhengar for kollektiv, gåande og syklande. Plassering av bybanehaldeplassane i Eidsvåg og Griggastemma er blitt jobba grundig med, det vert lagt opp til gode løysingar for overvasshandtering og dei omfattande vegsystema i Eidsvåg er godt planlagt.



Figur 7. Delstrekning 3 (DS3) med banetrasé (oransje linje), haldeplassane Eidsvåg og Griggastemma, og sykkeltrasé (blå linje).

Miljølokk Eidsvåg

I 2021 vedtok Bystyret at reguleringsplanen skal gi moglegheit for å bygge miljølokk over ny E39 i Eidsvåg. Bystyret la til grunn at dei som får nytte av tiltaket skal sikre finansieringa, for eksempel ved anleggsbidrag frå framtidige utbyggingar der lokket fører til auka utbyggingspotensial. I planarbeidet har det vore sett på løysingar med og utan miljølokk. Konklusjonane viste at vidare byutvikling i Eidsvåg vert best ivaretatt med miljølokk. Fylkesdirektøren ser at etablering av miljølokk vil redusere støy og luftforureining i området, mogleggjere byutvikling og redusere barriereverknaden frå motorvegen. Finansiering av miljølokket er ikkje avklart, og fylkesdirektøren er bekymra for at bybaneprosjektet vert utsett på ubestemt tid dersom finansiering ikkje fell på plass.

Byutvikling Eidsvåg og Griggastemma

Eidsvåg og Griggastemma er i kommuneplanens arealdel sett av til byfortettingssone, og i planforslaget er det definert nye byggebyggeområde for sentrumsutvikling med krav om detaljregulering. På generelt grunnlag er fylkesdirektøren svært positiv til byfortetting langs bybanetraseen. I Eidsvåg er det lagt opp til nye byggeområde på begge sider av ny gate. Av føresegnene går det fram av byggeområda på vestsida og på austsida av ny gate skal inngå i same plan, men det går ikkje fram av plan eller føresegnar kvar byggeområda på vestsida skal ha køyretilkomst frå. Byggeområda ved haldeplass Griggastemma er i plankart og føresegnar vist med køyretilkomst frå gatetun som skal vere den universelt utforma gangaksen inn mot bybanehaldeplassen. Fylkesdirektøren ser ikkje korleis ein skal løyse annan tilkomst direkte frå Ervikveien utan å kome i konflikt med ganglinjer, fortau og busshaldeplassar i fylkesvegen.

Fylkesdirektøren meiner at det i vidare arbeid må sikrast køyretilkomst til byggeområda ved Griggastemma som ikkje er i konflikt med viktige aksar og ganglinjer. Som fylkesvegeigar kan vi ikkje godta utbyggingsområde der det ikkje går fram av planen at akseptabel tilkomst kan løysast i seinare detaljregulering, jf. Pbl 27-4 og Veglova §§40-43. Det vert difor fremja administrativ motsegn til byggeområda BS5 og BS6 i Eidsvåg, og til byggeområda BS9 og BS10 ved Griggastemma. Motsegn kan trekkjast når det er sikra vegtilkomst til byggeområda som ikkje er i konflikt med viktige ganglinjer.



Figur 8. Illustrasjon av Griggastemma haldeplass, sett frå nord.

Fylkesdirektøren meiner rekkefølgeføresegner knytt til opparbeiding av Griggastemma bybanehaldeplass er for omfattande. Slik planforslaget ligg no er det krav om å opparbeide meir enn det som vert vurdert som nødvendig for å opne bybanen. Fylkesdirektøren legg til grunn at staten si

såkalla 50/50-ordning, finansiert med halvdelen bompengar og halvdelen statlege midlar, berre skal finansiere det som er nødvendig for å bygge Bybanen, og at andre element og tiltak bør finansierast av dei rette ansvarlege og budsjett. Fylkesdirektøren reiser difor administrativt motsegn til omfanget av rekkefølgeføresegner ved Griggastemma haldeplass.

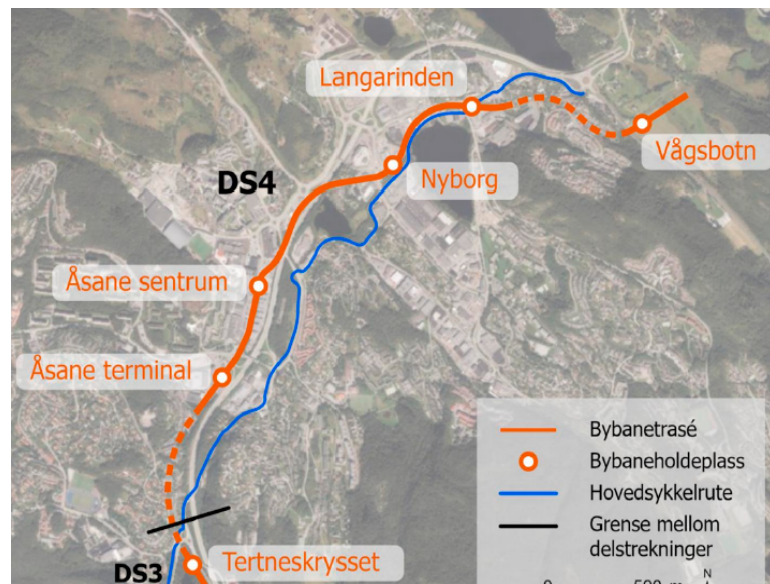
Delstrekning 4, Tertneskrysset – Vågsbotn (DS4)

På denne delstrekninga har fylkesdirektøren lagt særleg vekt på:

- Prioritering av gåande, sykkel og kollektiv framfor biltrafikk
- Sikre eit velfungerande kollektivknutepunkt på Åsane terminal
- Blågrøne strukturar som middel til byreperasjon og klimatiltak
- Innfartsparkering på rett plass

Ved bygging av Bybane til Åsane legg ein grunnlag for ei kollektivstamrute som skal bidra til å styre byutviklinga i Åsane i ei framtidretta retning slik samfunnet ønskjer. Dette er også i tråd med konseptet Bybanen. Målet er at framtidens sentrale Åsane skal ha urbane løysingar, noko som betyr at løysingar for køyrande på sikt må prioriterast ned til fordel for attraktive løysingar for mjuke trafikantar og heilskapleg kollektivsystem bestående av Bybane og buss. Dette er avgjerande for å nå nullvekstmålet. Det kan difor stå fram som eit paradoks at det samtidig som det vert

investert tungt i Bybane, mjuke trafikantar og kollektiv i bydelen, også vert lagt til rette for meir biltrafikk. På den eine sida er det nødvendig å legge til rette for køyreveg som avlastar sentrumskjernen for trafikk, vegtiltak som reduserer sårbarheita i vegsystemet som har sentrum som omkøyingsstrasé, og vegkapasitet som gir betre framkomst for buss. På den andre sida må ein



Figur 9. Delstrekning 4 (DS4) med banetrasé, haldeplassar og sykkeltrasé.

fortsette å jobbe for å unngå auka privatbiltrafikk, mellom anna gjennom redusert parkeringsdekning og forbetre busstilbodet inn mot bybanen. I vidare arbeid må det vurderast korleis ein kan redusere tverrsnitta i planforslaget, utan at det går på kostnad av kollektiv og mjuke trafikantar. Fylkesdirektøren meiner vidare at planforslaget har gode blågrøne løysingar, mellom anna ved å opne opp turvegen langs Liavatnet og legge til rette for opning av Dalaelva.

Kollektiv

Det er gjort omfattande grep for at dagens veg gjennom senterområdet, vegen Åsane senter, skal kunne formast som ein bilfri kollektivgate for bane, syklistar og gåande. Det er vidare gjort omfattande endringar i køyremønster ved Åsane terminal for å betre busstilkomsten til kollektivterminalen samanlikna med dagens situasjon. I dagens situasjon er vegsystemet svært belasta, og det vert difor foreslått mellom anna å flytte rampane til E39 i sørgåande retning ca 300 m lenger sør, eksisterande rundkøyring i Hesthaugveien byggast om til T-kryss, og kollektivterminalen får tilkomst både til Hesthaugveien i nord og E39 i sør, og Hesthaugveien vert utvida med to nye køyrefelt, samt tosidig fortau og sykkelveg. Fylkesdirektøren er nøgd med forslag til utforming av Åsane terminal samt omkringliggende vegsystem. Terminalen vert eit viktig byttepunkt både for buss-bane og buss-buss. Den ligg sentralt i Åsane, og det er eit mål at den skal bli så urban som mogeleg og godt integrert i omkringliggende område.

På vestsida av terminalen er det regulert byggeføremål, og det er krav i fråsegna at det må etablerast aktive fasadar ut mot Åsane terminal. Mellom bybanehaldeplassen og E39 er det gitt plass til mogleg vogndepot med plass til ni banevogner samt ein servicevogn. Planforslaget legg til grunn at det berre skal etablerast eit vogndepot på strekningen. Det betyr at dersom det vert etablert vogndepot i Vågsbotn går vogndepot ut ved Åsane terminal og motsett. I føresegna er det stilt krav om at bygget skal opparbeidast med grønt tak samt ein attraktiv, open fasade mot terminalen. Fylkesdirektøren er positiv til alle tiltak som bidreg til å gjere kollektivterminalen meir integrert i bybiletet, og rår til at dette vert arbeidd vidare med.

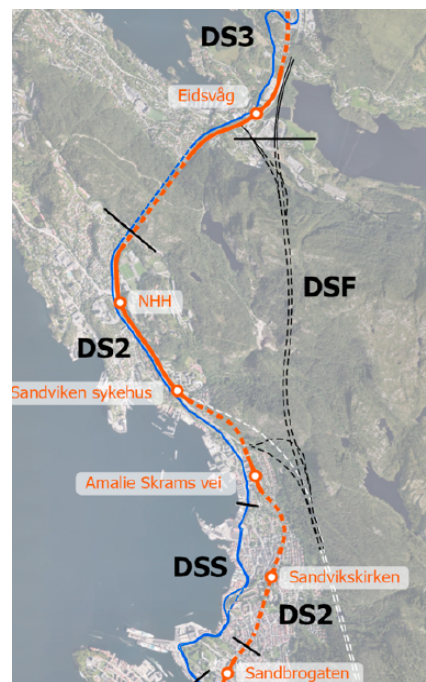
Innfartsparkering

I tråd med føringane frå skissefasen er det lagt opp til etablering av til saman 400 innfartsparkeringsplassar i Åsane. Like sør for haldeplassen i Vågsbotn er det lagt til rette for 250 plasser, noko som er ca. 200 plassar meir enn i eksisterande situasjon. Dagens innfartsparkering ved Åsane terminal, med ca. 200 plasser, fjernes. I reguleringsplan er det gitt moglegheit for at det i utbyggingsområdet vest for terminalen kan etablerast 150 plassar i sambruk med sentrumsformål. Dette vil redusere kapasiteten med 50 plassar samanlikna med dagens situasjon, men mellom anna på grunn av arealknappheit, ønskje om å redusere bilar inn til det sentrale Åsane, samt auka tal plassar i Vågsbotn, står fylkesdirektøren opp om dette grepet.

Delstrekning Fløyfjelltunnelen, forlenging til Eidsvåg (DSF)

Forlenging av Fløyfjelltunnelen gjer at gjennomgangstrafikk i Ytre Sandviken opphøyr slik at vegareal vert gjort tilgjengeleg for bane og mjuke trafikantar. Dette grepet gjer det også mogeleg å legge til rette for gåande og syklande gjennom Eidsvågtunnelen, og på den måten binde Ytre Sandviken og Eidsvåg tettare saman. Byråden skriv i sitt høyringssvar at forlenging av Fløyfjelltunnelen er eit av kommunens viktigaste tiltak for å nå målsettinga om reduksjon av klimagassutslepp og nullvekst i personbiltrafikken. Bygging av bybanen i Ytre Sandviken kan ikkje skjje før gjennomgangstrafikk på dagens E39 Åsaneveien vert flytta inn i forlenga Fløyfjelltunnel. Fylkesdirektøren er einig med byråden i at partane i Miljøløftet må fortsette den gode dialogen for å koordinere dei to prosjekta, slik at planlagt framdrift for bybanen vert overheldt. Fylkesdirektøren ser at forlenging av Fløyfjelltunnelen er positivt for Ytre Sandviken, men er bekymra for avhengigheita den skapar til bygging av Bybane.

Samtidig som Fløyfjelltunnelen vert forlenga til Eidsvåg, vil søre del av tunnelen oppgraderast i høve til tunnelsikkerheitsforskrifta. For å kunne oppretthalde eit vegsystem i Bergen med akseptabel sårbarheit og samfunnssikkerheit, er det helt nødvendig at Fløyfjelltunnelen, i tillegg til å verte forlenga mot Eidsvåg, vert utvida med mogelegheit for tovegskøyring i kvart løp. Det er Statens vegvesen som er byggherre for både forlenging og oppgradering av Fløyfjelltunnelen, og vegvesenet ønskjer å bygge begge tunnelane som eit prosjekt.



Figur 10. Delstrekning forlenga

Delstrekning hovudsykkelrute Festningskaien-Sandviksveien (DSS)

Fylkesdirektøren stillar seg bak hovudløyninga med gjennomgåande sykkelanlegg som sykkelfelt og etablering av tosidig fortau. Planforslaget legg opp til gateutforming av Sjøgaten med vekt på mjuke trafikantar og byromskvalitetar. Planen sikrar betre samband på tvers av gateløpet, gjennomgåande tosidig fortau, opprydding i parkeringssituasjonen og oppstramming av avkøyrslar. Det viktigaste grepet for å betre høva for gåande og syklande på Festningskaien, Bontelabo og Sjøgaten er redusert biltrafikk. Omlegging av gjennomgangstrafikk til forlenga Fløyfjelltunnel og nytt køyremønster i sentrum gjer at trafikken i Sjøgaten vert redusert betydeleg og køyrefart vert sett til 30-40 km/t.



Figur 11. Delstrekning hovudsykkelrute

Dagens lysregulerte kryss mellom Sjøgaten og Sandviksveien vert i planforslaget erstatta av ein firearma rundkøyning som skal løyse ut byutviklingsområda på Kristiansholm, med rekkefølgekav knytt til riving av eksisterande næringsbygg Sandviksbodene 58. Behovet for ombygging av krysset vert utløynt av planane for byutvikling på Kristiansholm. Rekkefølgekav om etablering av rundkøyninga må koplast til gjennomføring av planane for Kristiansholm og ikkje berre til riving av eksisterande bygg. Fylkeskommunen skal ikkje finansiere denne rundkøyninga.

Trekkra framfor Bergenhus festning vart etablert i nyare tid og har lite samanheng med det framstående kulturmiljøet. Trekkra er skjemma ved at den skjuler festningsmuren. Fylkesdirektøren tilrår at trekkra framom Bergenhus festning vert vurdert fjerna.

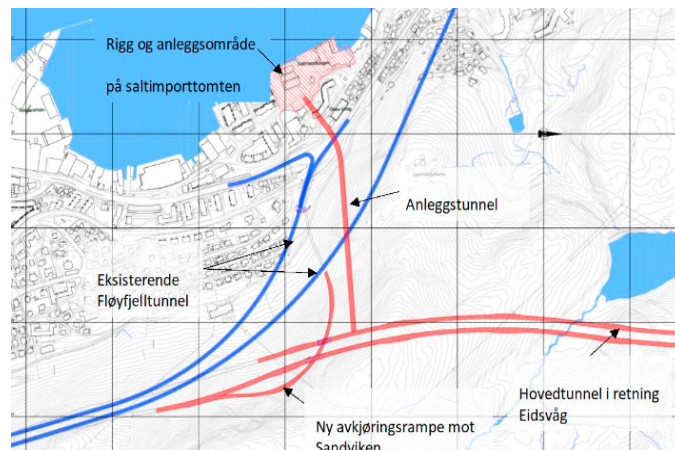
Det er langt mellom dei planlagde busshaldeplassane ved Sandvikstorget og Skutevikstorget, kring 850 m, og i vidare arbeid med planforslaget bør det sjåast

på moglegheit for etablering av eit ekstra busstopp mellom disse, gjerne i tilknytning til trappen mot Nye Sandviksveien.

Delstrekning Fløyfjelltunnelen – Rigg- og anleggsområde (DSFF)

Planforslaget legg opp til ein kan drive forlenga Fløyfjelltunnelen samt oppgradering av søre del av Fløyfjelltunnelen frå Sandviken. I tillegg vert det lagt opp til at ein og skal drive tunnelane frå Eidsvåg. Konsekvensen er at ein får raskare byggetid og ein meir sikker og effektiv gjennomføring av Fløyfjelltunnelen. Anleggstunnelen på Saltimporttomta vil korte ned byggetida for forlenging og oppgradering av Fløyfjelltunnelen med 1-2 år, og vil altså føre til at ein kan starte bygging av Bybane i E39 Åsaneveien på eit tidlegare tidspunkt enn om ein skulle drevet Fløyfjelltunnelen berre frå Eidsvåg. Bygging av anleggstunnel er difor avgjerande for å sikre kontinuerleg utbygging av Bybanen.

I planforslaget er det vurdert fleire alternativ for lokalisering av anleggstunnel, men Saltimporttomten var saman med driving i Eidsvåg vurdert som den beste totalløysinga, mellom anna på grunn av kortare byggetid, redusert risiko for forseinkingar, betre trafikktryggleik, lågare kostnader og mindre klimagassutslepp. Vidare vil utskipping av tunnelmassar frå Saltimporttomten gi vesentleg reduksjon av samla massetransport langs vegnettet samanlikna med å berre drive Fløyfjelltunnelen frå Eidsvåg.



Figur 12. Prinsippkisse som viser plan for anleggstunnel og rigg- og anleggsområde på Saltimporttomten.

Etablering av anleggstunnel til Saltimporttomta vil kunne nær halvere transport av stein med lastebil på vegsystemet som bybaneprosjektet genererer. Dette er av stor betydning for miljøet og for støy i nabolag der bilane måtte passere for å frakte stein til utvalde deponi. Fylkesdirektøren vil også påpeike at Saltimportkaien er den einaste kaien der det er mogleg å ta stein direkte frå tunnelen til lekter eller båt. Fleirtalet av alle prosjekt som til no er identifisert for samfunnsnyttig bruk av tunnelstein, deriblant Dokken og Laksevåg, forutset at ein har stein på lekter. Dersom moglegheita for å levere stein på lekter forsvinn, må stein verte transportert først på lastebil og så lastast om til lekter ein annan stad, og då forsvinn svært mykje av klimagevinsten samt grunnlaget for å finne samfunnsnyttig bruk av steinen.

Fylkesdirektøren anerkjenner at den midlertidige anleggsverksemda vil ha negative verkingar for nærmiljøet. Dette gjeld særleg støybelastning for nærliggande bustadområde. Dei næraste bustadene kan verte berørt av støynivå over anbefalte grenseverdier på dagtid i vekedagane, og det er aktuelt med støyreducerande tiltak for berørte bustader. Fylkesdirektøren ber om at ein vidare arbeid søkar å finne løysingar for å redusere dei negative konsekvensane av planforslaget til eit minimum, og at anleggsperioden vert korta ned så mykje som mogleg.

Anleggsgjennomføring

Fylkesdirektøren er tydeleg på at fylkeskommunen sitt viktigaste mål er å opne Bybanen til Åsane så tidleg som mogleg.

Våren 2022 varsla Statens vegvesen oppstart av planarbeid for eksisterande Fløyfjelltunnel (Fløyfjelltunnelen Sør) med mål om at planforslaget skal vedtakast samtidig som BT5, våren 2023. Vegvesenet planlegg for bygging av to nye tunnellaup i den søre delen, og dei jobbar for å bygge både nord og sør samla. Oppgradering og forlenging av Fløyfjelltunnelen vil ha ei byggetid på fem–seks år. I dette estimatet er det lagt til grunn at ein kan ta ut stein ved Saltimporttomten i Sandviken. Dersom denne reguleringsplanen ikkje vert vedteke, og ein berre får ta ut stein frå Eidsvåg, vil byggetida til Fløyfjelltunnelen auke med eit til to år. Dette betyr at bygging av bybane i Åsaneveien også vert utsett med ytterlegare eit til to år. Fylkesdirektøren anerkjenn at den midlertidige anleggsverksemda på Saltimporttomta vil ha negative verkingar for nærmiljøet, men meiner

fordelane ved anleggstunnelen er mykje større enn ulempene. I tillegg til å redusere samla byggetid for Fløyfjelltunnelen og Bybanen til Åsane, vil tunnelen også vere særst positiv både i eit samla kost-nytte, klima- og samfunnsperspektiv, samt raskare redusere støy frå dagens motorveg i store deler av Sandviken.

Ideelt sett burde Bybanen til Åsane ha opna før byggestart i Fløyfjelltunnelen slik at ein hadde etablert ei uavhengig transportkorridor i nordkorridoren for å redusere sårbarheita når Fløyfjelltunnelen er stengt. Når så ikkje er tilfelle, er fylkesdirektøren likevel tydeleg på at oppgradering og bygging av Fløyfjelltunnelen Sør ikkje er ein premis for å starte bygginga av Bybane til Åsane. Bygging av to nye tunnellaup i Fløyfjelltunnelen gjer det mogeleg å gjere om eit tunnellaup til tovegstrafikk ved ei planlagt stenging av tunnelen (på nattetid). Planlagde stengingar utgjer i dag 78% av tilfella der tunnelen er stengt. Ved ikkje planlagde stengingar vil det også i framtida ikkje vere mogeleg å gjere om eit tunnellaup til tovegstrafikk, og ein må forvente at trafikk må gå gjennom sentrum ved ikkje planlagde stengingar også i framtida. I 2021 var dette tilfelle i 36 timar totalt for heile året. Mykje av denne tida kan reduserast ved å ha hurtigare beredskap for redning tilgjengeleg for tunnelen. For å redusere trafikkbelastning i sentrum vil det avgjerande å stenge sentrum for gjennomkøyring så snart som råd, med moglegheit for å opne gjennomkøyring av sentrum i ei retning når ikkje planlagde hendingar inntreffer, samt ved planlagd vedlikehald og planlagde stans ved oppgraderinga av Fløyfjelltunnelen før denne er ferdigstilt.

For å sikre ei kontinuerleg utbygging, ein god gjennomføring og for å redusere risikoen i prosjektet har partane i Miljøøft, representert ved Bybanen Utbygging for fylkeskommunen, starta med å planlegge byggetrinnet parallelt med innspel til reguleringsplanen. Etter at vegvesenet varsla oppstart av Fløyfjelltunnelen Sør, har Bybanen Utbygging og Statens vegvesen fortsett den tette dialogen for å vurdere korleis dei to prosjekta kan gjennomførast parallelt, med færrest mogeleg negative konsekvensar i anleggsperioden. Mellom anna har ein vurdert at parallell oppstart av begge prosjekta ikkje har større ulemper totalt for t.d. trafikkavvikling og næringsverksemd i sentrum enn om bygging av Fløyfjelltunnelen skal ferdigstillast før bybaneutbygginga kan starte. Fylkesdirektøren har stor tru på at partane i fellesskap skal klare å utarbeide faseplanar som minimerer dei negative konsekvensane i anleggsfasen så langt som råd, samtidig som ein finn gode løysingar til beste for dei to prosjekta.

Forlenging av Fløyfjelltunnelen er ein del av bybaneprosjektet og ligg inne i NTP, men finansiering av nye tunnellopp i søre del er ikkje del av NTP. Partane jobbar for å få prosjektet inn i statsbudsjettet som vert lagt fram hausten 2024, slik at ein har investeringsmidlar frå 2025 og kan starte bygginga parallelt med Bybanen. Dette er ei ambisiøs framdriftsplan, og det er truleg meir sannsynleg at byggestart av Fløyfjelltunnelen først startar i 2026. For å redusere risikoen i bybaneprosjektet og samtidig sikre så rask gjennomføring som mogleg vert det lagt opp til at Bybanen Utbygging kan starte nødvendig, førebunde arbeid i 2024. Til dømes krev arbeid i sentrum god planlegging for å kunna utførast på ein måte som kan ta omsyn til kultur, trafikk, kostnader, miljø og næringsverksemd. Mellom anna er det nødvendig å starte arbeid med å endre trafikkmønster i sentrum slik at arbeid med tung infrastruktur kan bli gjort ferdig for å sikre at sentrum kan avlaste Fløyfjelltunnelen ved stenging og samankopling av denne. I tillegg kan det vere aktuelt med tidleg oppstart av prosjektering og tilrettelegging av steinuttak frå Saltimport, og dette kan vere noko Statens Vegvesen og fylkeskommunen kan samarbeida om for å koma fortare i gang. Endeleg finansiering av bybaneprosjektet og Fløyfjelltunnelen er venta å koma gjennom statsbudsjettet for 2025. Med dette bakteppet, og med utgangspunkt i ein ambisiøs framdriftsplan der ein startar bygging av BT5 og Fløyfjelltunnelen (inkludert anleggstunnel Saltimport året før) i 2025 forventar ein ferdigstilling av Fløyfjelltunnelen i 2030-2032 og Bybanen til Åsane i 2032-2034.

Fylkesdirektøren vurderer uvissa knytt til finansiering av Fløyfjelltunnelen Sør som den største risikoen for å halde planlagt framdrift for bygging av Bybane mot Åsane. Ved forseinka ferdigstilling av Fløyfjelltunnelen vil fylkeskommunen sjå nærare på om det er mogleg å gjennomføre ein etappevis utbygging av Bybanen mot Åsane.

Avbøtande tiltak i anleggsperioden

Det er mange prosjekt som skal bli realisert mot nord. I tillegg til Bybanen skal ein bygge hovudsysselrute, forlenga Fløyfjelltunnel og oppgradering av eksisterande Fløyfjelltunnel. Anleggsperioden vert svært krevjande, og det er fleire utfordringar som må løysast. Redusert framkomst på vegane vil vere utfordrande for trafikkavvikling, inkludert buss-, nytte- og

beredskapstrafikk. I anleggsperioden vil det vere svært krevjande for å oppretthalde eit føreseieleg og attraktivt kollektivtilbod. Ryggrada i busstilbodet er pendelliner som køyrer gjennom sentrum og bind bydelane saman. Utfordringar med framkomst eit sted i byen vil difor føre til forseinkar som forplantar seg til busstilbodet i heile byen. Etter fylkesdirektøren sin vurdering er handtering av trafikk i anleggsfasane i sentrum ein nøkkelfaktor for å gjennomføre bybaneprojektet.

Fylkesdirektøren erkjenner at anleggsperioden vert krevjande, særleg i sentrum, og er samd i dei trafikale prinsippa for anleggsperioden som partane har samla seg om:

- i. Gjennomkøyringstrafikk må fjernast eller leggst om før dei tunge anleggsarbeida i sentrum startar opp. Enkelte bygater vil få endra bruk og køyremønster når Bybanen er komen i drift. Desse gatene bør byggast om tidleg i byggefasen for å redusere trafikk langs anlegget.
- ii. Bussar skal prioriterast før bil.
- iii. Gåande og syklende skal ha sikre trasear forbi anleggsområda.
- iv. Det skal også prioriterast nødvendig varelevering til eigedomar langs anlegget, og nødvendig tilkomst for beredskapsbilar.

Vurderingane så langt viser at det kan være føremålstenleg å gjennomføre fleire tiltak i trafikkplan sentrum i forkant av byggstart for hovudarbeida i Fløyfjelltunnelen og i sentrum. Fylkesdirektøren vil her peike på at det er viktig å setje Øvregaten i stand til å ha den funksjonen som det vert lagt opp til i planforslaget. Å gjere trafikale endringar i sentrum vil kunne legge til rette for eit føreseieleg trafikksystem i anleggsperioden. Fylkesdirektøren meiner likevel det også er nødvendig å utbetre fv.587 Grimesvingane, for å redusere sårbarheit og betre moglegheitene for å avlaste dei sentrale byområda ved stenging av Fløyfjelltunnelen. Vidare er det nødvendig å redusere talet på turistbussar i dei vegane i sentrum som vert råka av anleggsarbeid, for å betre trafikkflyten for prioritert trafikk.

Fylkesdirektøren meiner det i vidare arbeid med faseplanar må gjennomførast tiltak for å redusere dei negative konsekvensane i anleggsfasen så mykje som råd. Ein må sikre nødvendig framkomst for beredskaps- og kollektivtrafikk, oppretthalde tilfredsstillande trafikkflyt og tilgjenge til sentrum, samt ivareta kollektivtrafikkens konkurranseevne. Partane i Miljøløftet må i samarbeid utvikle ein plan for tiltak som avbøter negative konsekvensar i ulike fasar av anleggsperioden. Planen bør vurdere korleis ein kan redusere og fordele gjennomgangstrafikk i sentrum, infrastruktur for å sikre framkomst og kapasitet for kollektivtransporten, driftsmidlar til auke av kollektivtransport og tiltak for å prioritere nytte- og beredskapstrafikk. For å lykkes med anleggsgjennomføringa er det også nødvendig med tidleg informasjon til naboar og andre råka partar om utfordringar og moglegeheiter i dei ulike anleggsfasane.

Kostnader og finansiering

Det er gjennomført fleire kostnadsberekningar for prosjektet, den siste i mars 2022 (grunnerverv vart berekna sumaren 2022). Då det per mars 2022 ikkje ligg føre erfaringsprisar frå tilsvarande anlegg prisa i 2022, er det i anslaget nytta erfaringsprisar frå 2021. Berekninga visar at P50 gir eit anslag på 17 847 millionar og P85 gir eit anslag på 19 893 millionar. Det er inkludert grunnerverv, og ekskludert meirverdiavgift. P50 betyr at det er 50 prosent sannsynleg, og P85 betyr at det er 85 prosent sannsynleg at verdien ikkje vil bli overskrida. Det er vanleg å bruke P50 for prosjektet si styringsramme og i prosessen med godkjenning og finansiering.

Tabell – Fordeling av P50-kostnadar på hovudelement (henta frå planforslaget)

Hovudelement	Kostnad i mill. NOK P50
Bane (med alle nødvendige omleggingar)	7 324
Veg (utan direkte konsekvens av bybaneprojektet, og skilt mellom veghaldarane)	1 609
Sykkelveg	2 337
E39 m/Fløyfjelltunnelen	3 357
Grunnerverv	3 220
Sum	17 847

Tabell – Fordeling av P50 kostnadar per delstrekning (utanom grunnerverv)

Delstrekning	Kostnad i mill. NOK P50
DS1 - Kaigaten – Sandbrogaten	2 040
DS2 - Sandbrogaten til Eidsvågtunnelen	3 490

DS3 - Eidsvåg tunnelen til Tertneskrysset	2 485
DS4 - Tertneskrysset til Vågsbotn	3 010
DSS - Sykkel – Festningskaia til Sandviksveien	498
DSF - Forlenging av Fløyfjell tunnelen	3 104
Grunnerverv (ikkje fordelte kostnader)	3 220
Sum	17 847

Kostnadsmetodikken og kalkyleverktøyet *Anslag* er brukt ved kostnadsberekninga av prosjektet. Dette verktøyet er utvikla og brukt i samband med samferdselsoppdrag for Statens vegvesen, men er også eit kalkyleverktøy som er godt eigna for andre typar byggeprosjekt. Anslagsmetoden kan nyttast på alle plannivå, og gir eit kvalitetssikra kostnadsoverslag for vidare finansiering, prosjektstyring og handtering av usikkerheit i prosjekta.

Kostnadane har auka sidan kostnadsberekningane i 2020. Dette skuldast i hovudsak auka prisstigning, nye element, auka byggherrekostnader som følgje av usikkerheit rundt delt organisasjon mellom Statens Vegvesen og Bybanen Utbygging, auke i usikkerheitsfaktorar på grunn av Covid19-pandemi, krig i Ukraina og auka miljøkrav, auka utgifter til grunnerverv og auka mengder og einingsprisar.

Fylkesdirektøren ser at kostnadene til prosjektet har blitt høge, men vil understreke at det ikkje er banen i seg sjølv som står for auken, men først og fremst andre element, slik som veg, sykkelløysingar og byromsoppgradering. Fylkesdirektøren ber alle ansvarlege partar søke å finne kostnadsreducerande tiltak i prosjektet i vidare prosess. I dette ligg det eit behov for å vurdere reine kostnadskutt, mogleg etappevis utbygging, fordeling av finansieringsansvar og finne alternative finansieringskjelder.

Finansiering

I NTP 2022-2033 er det prioritert midlar til delfinansiering av Bybanen til Åsane innanfor 50/50-ordninga, der staten delfinansierer større kollektivprosjekt i dei fire største byområda med 50%. Det er sett av 2780 mill. i første seksårsperiode og 4926 mill. i siste seksårsperiode til prosjektet. Det er også prioritert midlar innanfor veggramma til forlenging av E39 Fløyfjell tunnelen. Dette vegprosjektet er ei føresetnad for bybaneutbygginga, men er ikkje ein del av 50/50-ordninga.

Statlege midlar til Bybanen til Åsane, inkludert Fløyfjell tunnelen, er basert på førebels kostnadsanslag, og bompengebidraget til dei to prosjekta er ikkje avklart. Endeleg statleg bidrag og delvis bompengefinansiering vil bli gjenstand for forhandlingar med lokale myndigheiter. I første byggetrinn til Nesttun regulerte ein berre bybanetrasé. Omfanget av reguleringsplan vaks gradvis for kvart byggetrinn, med byggetrinn 5 til Åsane som det største prosjektet som omfattar både bane, veg, sykkel, byromsoppgradering og byutvikling.

Partane i Miljøloftet må einast om prinsipp for korleis ein skal løyse det samla behovet for finansiering gjennom å utarbeide ein finansieringsplan. I utbygginga av første byggetrinn for bybanen var det i hovudsak banesporet som vart finansiert og bygga som ein del av prosjektet, men dette har endra seg mykje gjennom dei neste byggetrinna der veg, sykkel, byromsutvikling og gateopprusting har blitt ei stadig større del av prosjektet. Fylkesdirektøren er til dømes positiv til at planforslaget legg opp til byreparasjon og heilskaplege dekkeløysingar, men minner om at bybaneprojektet ikkje kan finansiere alle slike kostnader. Bergen kommune må sikre eigen finansiering til opparbeiding av kommunalt eigd sideareal. Staten må på si side dekke kostnader til riksvegar og sykkelløysingar med riksvegfunksjon. Samtidig bør det bli arbeidd med å få private finansieringsbidrag.

Etter fylkesdirektøren si vurdering må arbeidet med finansieringsplan starte snarleg. Den må legge til grunn eit prinsipp om at bybaneprojektet skal vere sikra finansiering til det som er nødvendig for å bygge Bybanen. Etter fylkesdirektøren si vurdering er det likevel naturleg at fylkeskommunen som byggherre også tek ansvar for å bygge tiltak som finn si finansiering andre stader. Dette gjeld sykkelløysingar, byreparasjon og gateopprusting.

Kostnadsreduksjonar

Det er knytt rekkefølgeføresegn til miljølokket ved tunnelutløpet i Eidsvåg, noko som i praksis vil seie at bana ikkje kan bli ferdig før dette lokket er bygd. Fylkeskommunen har i prosessen vore tydeleg på

at det ikkje er naturleg at dette vert finansiert som del av bybanen, men at det må skje gjennom private bidrag. Fylkesdirektøren registrerer at byrådet har vore i dialog med utbyggjarane i området for å sikre tilstrekkeleg anleggsbidrag til finansiering av lokket. Forhandlingane er ikkje ferdige, og byrådet har i sin høyringssak sagt at dei vil jobbe vidare frem mot sluttbehandling av planforslaget for å sikre at dei som får nytte av investeringa også skal sikre finansieringa. For å hindre forseinkingar i framdrifta er det svært viktig at dette lokket vert sikra finansiering, eller at rekkefølgjekravet vert sletta.

Planføresegnene stiller eit rekkefølgjekrav knytt til klargjering av relativt store areal for torg etc ved haldeplassen ved Griggastemma. Det er etter fylkesdirektøren si vurdering naturleg at fylkeskommunen som byggherre sett i stand haldeplassen og tilkomst til denne, men at annan tilrettelegging må handterast og finansierast i samband med seinare utvikling av sentrumsføremåla. Rekkefølgjekrava er for omfattande, og må takast ut av planen.

Etter fylkesdirektøren si vurdering er det sentralt at planen opnar for meir fleksibilitet i føresegnene, slik at det finns spelerom til å optimalisere og finne kostnadsreducerande tiltak i prosjekteringa. For å redusere kostnader meiner fylkesdirektøren vidare at alternativet med ekstra inngang i Gørbitz gate til den underjordiske haldeplassen i Sandviken må takast ut. I eit kost-nytteperspektiv er det klart at dette er svært kostnadsdrivande utan at det gir særleg meirverdi.

Det er lagt inn kostnader til å løysa inn eigedomar i anslaget og oppstart av grunnervsprosessen. Det er forventa at kostnader til innløyning av bustader primært vil koma i 2024 og seinare. Denne forpliktinga vil ligga til fylkeskommunen for privat bustad som eigar bur i så snart reguleringsplanen er vedteken. Det vil også vera nokre mindre erverv av eigedomar til førebuande arbeid, grunnundersøkingar og andre aktivitetar som har forventa oppstart tidleg i 2025. For å minimere behovet for grunnerv, må det bli jobba vidare med optimalisering av løysingane.

Etappevis utbygging må bli vurdert for å sikre kontinuerleg utbygging av Bybanen. Fylkesdirektøren vil minne om at det er først når ein får etablert eit høgverdig kollektivtilbod i eigen trase heile vegen til Åsane terminal at ein vil få utnytta banen sitt potensial og kapasitet fullt ut. I tillegg er det på Åsane terminal planlagt areal til vogndepot. Fylkesdirektøren ser samtidig at planlegging og løysing av søre del av Fløyfjelltunnelen er ein kritisk faktor for at Bybanen Utbygging kan halda sin framdrift fram mot planlagt opning av bybanetraseen. Dersom dette arbeidet vert forseinka, kan det hende fylkeskommunen må vurdere andre etappar for utbygging også sør for Åsane terminal. Fylkesdirektøren meiner at ein først bør bygge vidare frå Åsane terminal og vidare til Nyborg og Vågsbotn, når ein har sikra finansieringa fullt ut. Her bør det bli forhandla fram private bidrag.

Traseval i delstrekning 2 - Sandviken

Val av trasealternativ med tunnelløysing gjennom Sandviken og forlenga Fløyfjelltunell har auka kompleksitet og økonomisk risiko i prosjektet. Arbeidet med strekninga viser også at det er vanskeleg å få god måloppnåing for Bybanen med den banetraseen som er valt. Fylkesdirektøren viser til konsekvensutgreiinga i 2013, som dokumenterte at dette trasealternativet ville medføre størst utfordringar knytt til landskap og bybilete, naturressursar og by og nærmiljø, i tillegg til negative konsekvensar for kultur. Alternativet var også rekna som det mest kostbare. Samtidig ser fylkesdirektør at det vil vere krevjande å skulle starte arbeid med å vurdere ein alternativ trase i Sandviken, fordi det vil ha uheldige konsekvensar for sykkelløysing og busstrafikk i Sjøgaten, i tillegg til at det har konsekvensar for framdrift og mål om kontinuerleg utbygging.

For å kome denne problemstillinga i møte er det to alternativ å velgje. Første alternativ er å optimalisere planforslaget som ligg i bordet fram mot vedtak sommaren 2023 for å gjere løysingane så bra som mogeleg. Dette legg grunnlag for at kommunen kan vedta planen og at kvalitetssikringsprosessen kan starte. Dermed vil ein oppretthalde målet om kontinuerleg utbygging og truleg raskast mogeleg opning av Bybanen til Åsane. Det andre alternativet er å vurdere alternative løysingar i Sandviken som i større grad samsvarer med mål for byutvikling og Bybanen sitt grunnkonsept, i ytste konsekvens ein alternativ trasé. Etter fylkesdirektøren si vurdering er det stor risiko for at ei slik løysing vil gå utover framdrift og sette kontinuerleg utbygging av Bybanen i fare.

Fylkesdirektøren vil på denne bakgrunn anbefale det fyrste alternativet, som er å halde fast på den vedtekte traseen gjennom Sandviken, men med dei endringane som er føreslått i vedlegg til denne

saka. Fylkesdirektøren vurderer at det berre er på denne måten vi kan kome i gang tidsnok med kvalitetssikring og oppretthalde vårt felles mål om kontinuerleg utbygging. Dersom kostnadsbiletet i framtida gir behov for større kostnadsreduksjonar, kan det likevel bli aktuelt å vurdere alternative traseval.

Estimerte drifts- og finanskostnader for BT5

Reguleringsplanen er ikkje vedteken og det kan kome endringar etter høringsperioden. Det er difor fleire faktorar som gjer det krevjande å estimere driftskostnadar for VLFK knytt til BT5. Kommenterarar etter høyring kan endre planforslaget som til saman påverkar det totale kostnadsbiletet. Eit eksempel på indirekte kostnadar som ikkje let seg estimere så tidleg er endeleg vegutforming, irekna størrelsen på grøntareal, dekke osv., som ofte vert endeleg bestemt i prosjekteringsfasen. I tillegg går det ein prosess mellom Bergen kommune, Statens vegvesen og fylkeskommunen om framtidig eigarskap for vegane innanfor planområdet som også vil ha innverknad på fylkeskommunen sine framtidige driftsutgifter.

VLFK har store utfordringar knytt til at kostnader innan drift og vedlikehald av fylkesveg har auka betrakteleg siste åra, samtidig som løyvingane ikkje vert auka i same takt. Bakgrunnen er eit stort vedlikehaldsetterslep på fylkesvegnettet, som saman med bl.a. auka kvalitets- og standardkrav og nye utfordringar innanfor klima og miljø gir oss nye løysingar som også må driftast for å ivareta våre ansvarsområde på forsvarleg vis. Innanfor desse rammene ønskjer vi å ha sterkt fokus på risiko- og økonomistyring, og legge til rette for løysingar som er minst mogleg kostnads-krevjande å drifte og vedlikehalde. Det er viktig å ha fokus på dette i planlegginga, og tenke livsløpskostnader i tillegg til investeringskostnader.

Kostnadene til veg og grønstruktur vil over år innehalde kostnader til drift av gang- og sykkelveg, haldeplassar langs fylkeskommunal veg, og grøntareal langs banestrekninga. Vegutforming med stor breidde og segregering av trafikantgrupper krev auka omfang av rabattar og grøntareal som gir frykt for auke i driftsutgifter på vegsida. Som omtalt i kapittelet om delstrekning 2 må ein der det er mogleg vurdere å fordele eller samle areal for å ta betre omsyn til drift og vedlikehald og dermed unngå hyppig stenging ved større vedlikehald.

Som omtalt under delstrekning 1 er fylkesdirektøren også bekymra for utstrekt bruk av brustein der banetraseen går i same gateløp som bussar, varebilar og annan trafikk. Dette vil føre til hyppigare behov for stenging av gater for vedlikehald av vegdekke og banespor, enn om ein vel eit anna dekke. Dette vil skape unødig store drifts- og vedlikehaldskostnader dersom det ikkje vert endra.

Det er mogleg å drifte en dagløysing for Bybanen utan kontaktleidningsanlegg over Bryggen frå dag ein, men det må bli gjennomført meir detaljert tekniske, operative og finansielle analyser og vurderingar for å kunne anbefale ei løysing. Det er fleire scenario ein kan sjå føre seg, utskifting av hele vognparken til opning av byggetrinn 5, anskaffing av nye vogner med batteri til drift av hele line 2 Åsane-Fyllingsdalen eller ombygging av eksisterande vognpark til batteridrift. Dei to første scenarioa er vurdert å innebere liten usikkerheit, og fullt mogelege å gjennomføre, mens det er knytt stor usikkerheit til om det let seg gjennomføre å bygge om vognparken og kva konsekvensar det har for drift og kostnader. Dei ulike løysingane vil ha ulik kostand ved oppstart og i driftsfasen, men alle gir ein vesentleg kostnad.

Fylkesdirektør kjem nærare attende til driftskostnadar for byggetrinn 5 i eigen sak når han har eit meir konkret estimat.

Kort vurdering av konsekvensar for:

Økonomi:

Investeringskostnader ved realisering av sjølve Bybanen vil bli fordelt mellom bompengar og statleg finansiering gjennom den statlege 50/50 ordninga. Vestland fylkeskommune er garantist for bompengelånet, der gjelda per i dag er 5.3 mrd. Andre element må bli finansiert gjennom ein fordeling mellom stat, fylkeskommunen og kommunen i tillegg til private bidrag til tiltak langs banetraseen. Fordelinga er ikkje fastlagt enno. Partane i Miljøløftet må samarbeide om ein finansieringsplan. For å sikra god risiko- og økonomistyring har fylkesdirektøren lagt vekt på at det vert valt løysingar som er minst mogleg kostnads-krevjande å drifte og vedlikehalde, inkludert samla livsløpskostnader. Dette må også følgjast opp i vidare planlegging og prosjektering. Fylkesdirektør

kjem nærare attende til driftskostnadar for byggetrinn 5 i eigen sak når det føreligg eit meir konkret estimat.

Klima:

Bybaneprosjektet er viktig for å redusera klimagassutslepp gjennom å overføre reisestraumar frå bil til bybane. Tiltaket er i tråd med nullvekstmålet og satsinga Vestland har på grøn omstilling. Bybane i dagen gir mindre klimafotavtrykk enn tunell, men større betongkonstruksjonar bidrar til store CO2 utslepp. Det vil være fokus på å redusere konstruksjonar der det er mogeleg.

Folkehelse:

Ferdig utbygd bybane til Åsane vil bidra til utjamning av sosiale skilnader og betre mobilitet for nye område. Universell utforming er ein viktig premis for å nå mål om eit inkluderande samfunn og Bybanen er del av denne satsinga. Planforslaget legg til rette for likeverdig og god tilkomst til haldeplassane, men som det går fram av saksframlegget er det behov for omarbeiding av delstrekning 2 for å optimalisere løysingane ved mellom anna å betre tilgjenge haldeplassane og legge til rette for meir urbane og menneskevennlege løysingar.

Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (Regional planstrategi):

Tiltaket er i tråd med utviklingsplanen sine mål og med andre overordna fylkeskommunale planar og strategiar, og det vil bidra til å utvikle gode tenester og eit framtidretta Vestland. Utviklingsplanen for Vestlandet, har mål om lokalsamfunn skal vere rammer for gode kvardagsliv. Godt utbygd kollektivtransportsystem er vesentleg for å bygge opp under Bergen som fylkessenter, handelssenter og som kulturhistorisk senter med nasjonal og internasjonal verdi.

Konklusjon

Bybanen er ei prioritert satsing for Vestland fylkeskommune. Den er allereie ein suksess og gir Bergen eit høgverdig, føreseieleg og kapasitetssterkt kollektivsystem. Vidare utbygging av bybane gjennom sentrum og nordover vil utløyse meir kapasitet og utnytte eksisterande infrastruktur endå betre. I tillegg vil det sikre eit kollektivsystem i eigen trase og auke framkomsten i korridoren vesentleg. Bybanen til Åsane er dermed eit sentralt grep for å nå nullvekstmålet og samtidig sikre eit miljøvenleg, effektivt og trygt transportsystem i Bergen.

Partane i Miljøløftet har eit felles mål om å sikre kontinuerleg bybaneutbygging. Det må i prosjekterings- og byggefasen arbeidast for at Bybanen til Åsane kan opne så tidleg som mogeleg.

Å legge til rette for ny og omfattande infrastruktur gjennom den etablerte byen medfører motstrid mellom ulike omsyn og verdiar. Partane i Miljøløftet må alle balansere sine roller som samfunnsutviklarar og forvaltarar av mynde knytt til ulike lovverk, for at dei heilskaplege løysingane skal bli best mogelege.

I stor grad er planforslaget avklart mellom partane. Konfliktfylte områder har funne si løysing gjennom omfattande samhandling undervegs i prosessen, men på grunn av mellom anna sterkt press på framdrift, er det framleis delar av planforslaget som enno er umodent og ikkje tilstrekkeleg gjennomarbeida. Som det går fram av saksutgreiinga gjeld dette særleg for planforslaget om Sandviken, men det er også nokre oppfølgingspunkt knytt til delstrekning 1 om sentrum. Fylkesdirektøren er einig med UNESCO og Riksantikvaren om at Bybane til Åsane i dagløyning framom Bryggen vil være positivt for Bergen og betre tilgjenge til verdsarvstaden. Samtidig legg fylkesdirektøren vekt på omsynet til verdsarvstaden Bryggen og forventar at planarbeidet ikkje skal påføre verdsarven uakseptable følgjer.

Fylkesdirektøren har fremja forslag om vedtak i samsvar med dei regionale og nasjonale interessene som fylkeskommunen skal ivareta, der også økonomiske konsekvensar er gitt vekt.

For å sikre at planforslaget ikkje er i konflikt med interessene Vestland fylkeskommune er sett til å forvalte har fylkesdirektøren funne det nødvendig å fremje forslag om vedtak med motsegn på tre hovudområde; kulturminne med verdsarv, vegutforming og økonomi. Fylkesdirektøren har også reist administrativt motsegn til manglar i planforslaget av teknisk karakter som kan løysast med endringar i føresegnene. Dette vil kunne vil bidra til meir føreseie i sakshandsaminga og gjennomføring av reguleringsplanen. Dette er utdjupa og konkretisert i eiga vedlegg for kvar delstrekning.

Vedlegg om KUVA og UNESCO ligger 2022/13477 dok 32 og 33