

Vedtak Vestland fylkeesting 14. desember 2022

Sak 129 om høyring bybanetrase til Åsane i 19 punkt

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.

Som vegeigar er Vestland fylkeskommune bekymra for sårbarheita i den endra trafikale situasjonen planen legg opp til. Særleg gjeld dette i anleggsperioden. Øvregaten og fv587 Grimesvingene vil få ei trafikkbelastning som desse vegane ikkje er dimensjonert for og Vestland fylkeskommune vil gjere merksam på at nødvendige oppgraderingar ikkje er finansiert i gjeldande Regional Transportplan.

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 konkurransevne 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:

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

4. Det er viktig å snarast mogeleg stenge sentrum for gjennomkøyring 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 Vetrldsallmenningen og Øvregaten, må det bli gjennomført tiltak som sikrar trafiktryggleik 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 Vetrldsallmenningen 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, trafiktryggleik, 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 finansieringa 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 grunnerverv.
- f) Etappevis utbygging må bli vurdert for å sikre kontinuerleg utbygging av Bybanen.

12. For å sikra 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.

Vestland fylkeskommune ber alle partar om å gjennomføre tiltaka snarast råd, slik at motsegna kan trekkjast og at planvedtak kan gjerast før sommaren 2023.

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

i. Etablering av eit overvåkings- og risikostyringssystem for ei mogleg anleggsfase, samt etablering av eit miljøovervåkingsprogram 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 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. Rekkefølgeføresegner 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 trafikkert å kopla 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 Festningskaien-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 utskipping 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.