
Saksnr:	2020/70308-2
Saksbehandlar	Heidi Rosendahl
Dato:	Lindebotten 14.10.2020

Til: HU - samferdsel og mobilitet

Frå: Fylkesdirektør for mobilitet og kollektivtransport

Siling av alternativ til konsekvensutgreiing av kollektivsystemet frå Bergen sentrum til Bergen vest

Samandrag

I 2014 vedtok Bergen bystyre oppstart av kommunedelplan (KDP) for kollektivsystemet frå Bergen sentrum til Bergen vest. Fylkesutvalet i Hordaland fylkeskommune (HFK) ga fråsegn til planprogrammet 29.01.2015. Som bakgrunn for KDP har det vore utarbeida ein silingsrapport som anbefala kva hovudkorridorar for stamlinjer i kollektivsystemet i Bergen vest som skal verte utgreia vidare og om dei bør verte drifta med buss eller bybane. Mellom anna vart det anbefalt to nye bybaneliner; Korridor 1) bane frå Oasen/Fyllingsdalen senter til Loddefjord/Storavatnet, og korridor 5) bane frå Bergen sentrum til Loddefjord/storavatnet via Dokken og Laksevåg. Bergen bystyre fatta vedtak om silingsrapporten 28.mai 2020.

Vestland Fylkeskommune har administrativt uttrykt usikkerheit knytt til konklusjonane i silingsrapporten, i hovudsak knytt til tilrådinga om bybane i to av kollektivkorridorane og kor langt ein eventuell bane i korridor 5 bør gå. Dette er tema for vidare utgreiing. Fylkesdirektør for mobilitet og kollektivtransport vil også trekkje fram frå utgreiingsarbeidet til no at Bergen busstasjon får ein svært sentral rolle i den vidare utviklinga av kollektivsystemet og at det er essensielt at den vert sikra god utforming og tilstrekkeleg kapasitet.

Arbeidet med sjølve KDP og konsekvensutgreiing startar hausten 2020, og vil danne grunnlag for å konkludere mht. val av teknologi i dei ulike hovudkorridorane. Vestland Fylkeskommune (VLFK) følgjer arbeidet på administrativt nivå gjennom deltaking i prosjektgruppa. Vestland fylkeskommune vil behandle KDP med konsekvensutgreiing når det vert lagt ut på offentleg høyring. Fylkesrådmannen kjem då attende med ei sak til politisk handsaming.

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

I 2014 vedtok Bergen bystyre oppstart av kommunedelplan (KDP) for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest. Fylkesutvalet i Hordaland fylkeskommune ga fråsegn til planprogrammet 29.01.2015. Planprogrammet vart vedteken mai 2015. Bakgrunn for oppstart av kommunedelplan står skreve i planprogrammet punkt 1.1:

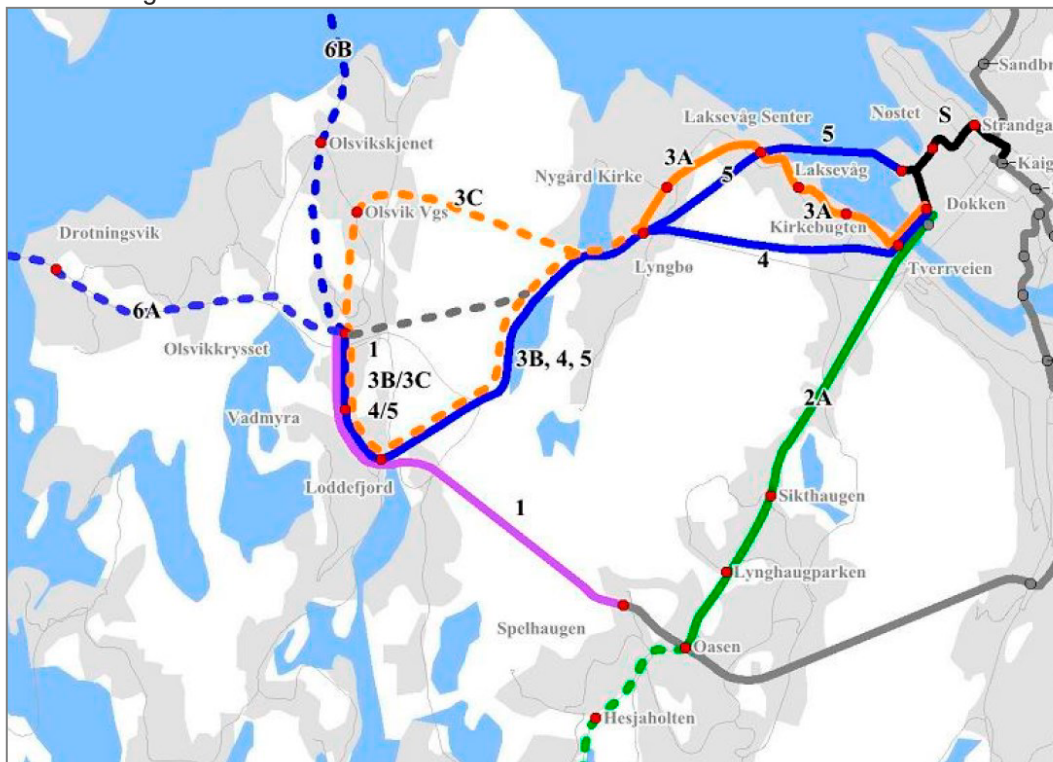
Ved behandling av traséval for Bybanen frå sentrum til Åsane, vedtok bystyret at arbeidet med regulering mot vest skal iverksettast og intensiverast. I tillegg til å regulere traséen for bybane til Fyllingsdalen, er det ynskjeleg å avklare val av hovudkorridorar for det samla kollektivsystemet i Bergen vest og kor det skal være buss /bane. Dette skal avklarast i ein eigen kommunedelplan.

Etter vedtak av planprogrammet har det vore gjort grundige analysar av både overordna driftssystem samt driftsopplegg i Bergen sentrum. Desse vurderingane danna deretter grunnlag for ein silingsrapport, «Silingsrapport for system- og korridorvalg, mai 2018», der mål har vore å komme med prinsipielle avklaringar før sjølve arbeidet med kommunedelplanen vart igangsett, samt avklare planavgrønsing. Bystyret i Bergen vedtok silingsrapporten 28.mai 2020. Vedtaket i bystyret er grunnlaget for denne referatsaka.

Partane i Miljøløftet; Hordaland fylkeskommune (HFK)/Skyss, Statens vegvesen og Bergen kommune, har kome med innspel til rapporten gjennom ei prosjektgruppe. Bybanen Utbygging, Bybanen AS, Keolis AS, Askøy kommune, Fjell kommune og andre partar har også kome med innspel.

Anbefalingar i silingsrapporten

I silingsrapporten vart seks ulike kollektivkorridorar vurderte (sjå figur under) ut frå desse kriteria; passasjergrunnlag, servicenivå, reisetid, konsekvensar for eit samla kollektivsystem, grøne interessar og økonomi.



Figur 1. Oversikt over analyserte korridorar for kollektivløysingar i Bergen vest. Kjelde: COWI, Silingsrapport for system- og korridorvalg, , mai 2018.

Ut frå dei ovannemnde kriteria vart det anbefalt:

- bybane i korridor 1 og 5
 - o Korridor 1: forlenging av bane Spelhaugen - Loddefjord - Storavatnet.
 - o Korridor 5: ny bybaneline Bergen sentrum - Dokken - Laksevåg - Loddefjord - Storavatnet.
- høgkvalitets busstilbod i korridor 2, 4 og 6a/6b

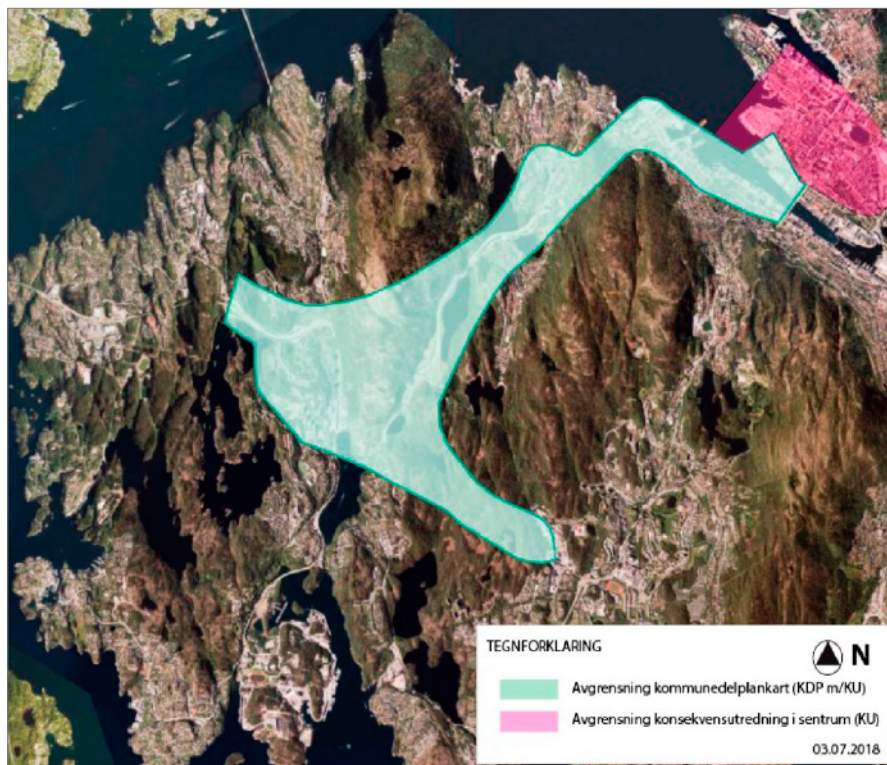
- lokalbuss evt. trolleybuss i korridor 3

HFK fremma våren 2019 administrativt fråsegn til silingsrapporten. Hovudbodskapan var at «det er fleire moment som treng avklaring før det er mogleg å gjere val både om korridor og teknologi. Dei punkta som har størst behov for ytterlegare avklaring er på systemnivå - knytt til løysingar i sentrum, samt ei heilskapleg vurdering av kollektivsystemet i vest som eit samanhengande tilbod på langs og på tvers». Dette resulterte i ein ny rapport, «Helhetlige driftsopplegg og konsekvenser», datert 06.12.19. Utgreiinga konkluderte med at framleis vekst i byutviklinga vil skape store kapasitetsutfordringar i vegnettet og busshaldeplassar i Bergen sentrum dersom kollektivtilbodet skal betenast med buss åleine. Bybane i korridoren Sentrum - Laksevåg - Loddefjord kan redusere behovet for bussar i sentrum. Basert på den nye rapporten slutta VLFK i ei ny, administrativ fråsegn seg i hovudsak til konklusjonane i silingsrapporten for det vidare arbeidet med KDP.

Vedtak i Bergen bystyre

Bergen bystyre behandla silingsrapporten i møtet 28.05.2020 sak 160/20 og fatta følgjande vedtak:

1. *Med grunnlag i silingsrapport for kollektivkorridor skal det utarbeides kommunedelplan med konsekvensutredning i Bergen Vest med utgangspunkt i følgende kollektivsystem:*
 - a. *Bybane i korridor 1 og 5*
 - b. *Høykvalitets busstilbud i korridor 2A, 4 og 6 (6A og 6B)*
 - c. *Lokale busser, evt. trolleybuss i korridor 3 A*
2. *Forslag til avgrensning av planområdet for kommunedelplan for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest og avgrensning for konsekvensutredning i sentrum datert 30.7.2018.*



Figur 2. Vedteken avgrensning av KDP. Kjelde: Bergen kommune

Utgreiing i Bergen sentrum vil verte gjort som detaljregulering, og er ikkje del av planavgrensinga til KDP-plankart.

Vidare planarbeid

Arbeidet med sjølve KDP og konsekvensutgreiing vert starta opp hausten 2020. I følgje byrådet si saksframstilling datert 28.april 2020 vil arbeidet i denne fasen omfatte:

- *Detaljering og konsekvensutredning av kollektivkorridorene som er anbefalt for bybane*
- *Sikre areal til trasé for bybane med kollektivknutepunkt/terminaler for framtidig detaljregulering. Utarbeide et kommunedelplankart for bybanetraséer med tilhørende bestemmelser innenfor avgrensning som vist under. Endelig avgrensning kan innsnevres innenfor plangrensen, slik at det ikke båndlegges mer areal enn nødvendig for valgt trasé*
- *Konsekvensutrede og anbefale trasé for bybane fra vest gjennom sentrum. Trafikkanalysen vil vurdere nærmere om det er mulig å etablere en trasé for bybane gjennom sentrumsgatene uavhengig av bymiljøtunnel. I sentrum er det særskilt behov for å se løsninger for bybane og buss i sammenheng.*
- *Avklare vidare med korridorene som skal betjenes med buss. Korridorene som skal betjenes med buss vil i stor grad følge dagens veisystem. Her anbefales å vidareutvikle dagens busstilbud i dagens infrastruktur og løpende vurdere behovet for fremkommelighetstiltak.*
- *Utarbeide oppsummerende temarapport om kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest.*

Når arbeidet med KDP og konsekvensutgreiing er ferdig, vert saka handsama av byrådet i Bergen og lagt ut på offentlig ettersyn for fyrste gong. Her vil saka kome til politisk handsaming i Vestland fylkeskommune.

Fylkeskommunen sine innspel til arbeidet

Hordaland fylkeskommune handsama planprogrammet til kommunedelplanen for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest 29.01.2015. Fylkesutvalet fatta følgjande vedtak:

1. Hordaland fylkeskommune er positiv til at arbeidet med ein kommunedelplan for kollektivsystem mellom Bergen sentrum og Bergen vest startar opp.
 - Fylkeskommunen tilrår planprogrammet.
 - Fylkeskommunen ber om at nabokommunane i vest også blir trekt inn i analysar og planarbeidet.
 - Kommunedelplanarbeidet må i tidleg fase leggje vekt på å avklare behov for areal i sentrum til Bybanen, strekning Sentrum til Fyllingsdalen via Mindemyren.
 - Det må leggjast vekt på potensiale for byutvikling i tilknytning til dei ulike korridorar.
 - Utgreiinga bør vurdere korleis landskap og kulturminne vert påverka, og i særleg grad gjeld dette Bergen sentrum.

6. Det skal leggjast til rette for gode sykkeltrasear inn mot sentrum frå alle bydelar, gjerne langs framtidige bybanetrasear der dette er hensiktsmessig.

Punkt 2 til 5 i vedtaket handla om reguleringsplanen for Bybanen til Fyllingsdalen, som vart handsama i same sak.

Gjennom arbeidet med planen har sentrale innspel frå Hordaland fylkeskommune vore tufta på fylkeskommunen si rolle som kollektivmynde. Vidare har Vestland fylkeskommune ansvar for planlegging, bygging og drift av Bybanen, og er også vegeigar for fleire av traseane samt andre vegar som vert påverka. Fokuset har vore på at det er avgjerande at det heilskaplege kollektivsystemet med buss og bane vert godt, både for dei reisande og med tanke på drift. På den eine sida skal kollektivsystemet vere attraktivt for dei som har ei lang reise frå vest (Øygarden og Askøy), samstundes som det skal betene sentrale områder godt nok og byggje oppunder byutviklinga.

Vidareføring av bybaneline i korridor 1 vil skape eit nytt tverrsamband som bind systemet saman, men vil i mindre grad avlaste sentrum og vil gje liten, om nokon, reduksjon i eksisterande busstilbod. HFK har i administrativt fråsegn fremja usikkerheit knytt til om ein bybane mellom Fyllingsdalen og Loddefjord er riktig grep i høve til det samla kollektivsystemet. Det vidare arbeidet og konsekvensutgreiinga vil mellom anna belyse dette nærare. Fylkeskommunen har heller ikkje konkludert med kor langt vest ein bane i korridor 5 bør gå.

Framleis vekst i byutviklinga i vest vil skape store kapasitetsutfordringar i vegnettet og busshaldeplassane i Bergen sentrum dersom kollektivtilbodet skal betenast med buss åleine. Dette peikar i retning av at ein bør vurderer bybanekonsept mot vest av omsyn til kapasitet (haldeplass og trasé), arealeffektivitet og moglegheit for å gje ein god samankopling med det eksisterande bybanenettet.

I administrativ fråsegn frå Hordaland fylkeskommune vart det peikt på at grepet med å utvikle ny, tett, sentrumsnær by på Dokken og Laksevåg saman med ein bybane i korridor 5 kan vere riktig for å få til ei samordna areal- og transportplanlegging. Det er framleis ikkje avklart kor god flatedekning og kor mange haldeplassar ein kan tillate seg å gje til desse områda av omsyn til reisetid. Fylkeskommunen har i arbeidet med silingsrapporten gjeve innspel om at ein bør vurderer at ein slik bybanetrasé 5 endar på Lyngbø, då passasjergrunnlaget for ei bane mellom Lyngbø og Loddefjord er lågt. Ved Lyngbø kan det også vere mogleg å lage eit bytepunkt mellom bussar på riksveg 555 og ein eventuell bybane. Desse spørsmåla vil verte utgreia vidare i neste fase i planprosessen.

Sentrum og Bergen Busstasjon

Sentrum er i dagens situasjon allereie pressa på kapasitet, og framtidens kapasitetsutfordringar er uvisse. Tilleggsutgreiinga til silingsrapporten om heilskapleg driftsopplegg og konsekvensar peikar på at Bergen busstasjon har særleg stor strategisk betydning for utviklinga av systemet, og kan fort verte ein flaskehals i systemet.

Økonomi

Kollektivsystemet frå Bergen sentrum til Bergen vest har stor betydning for fylkeskommunen som ansvarleg for den samla kollektivtrafikken i fylket. Vidare har Vestland fylkeskommune omfattande ansvar for planlegging, bygging og drift av Bybanen. Planarbeidet har økonomiske konsekvensar som også vil ha verknad for det samla kollektivtilbodet. For fylkeskommunen er det særleg viktig å ha god kunnskap om driftskostnadane knytt til anlegget og kollektivsystemet.