



Arkivnr: 2014/24094-4

Saksbehandlar: Sigrid Næsheim Bjercke, Hans-Christian Engum, Erlend Iversen, Ole Vegard Skauge, Øystein Skår, Per Morten Ekerhovd

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Kultur- og ressursutvalet		22.01.2015
Samferdselsutvalet		21.01.2015
Fylkesutvalet		29.01.2015

Fråsegn til planprogram for

- Kommunedelplan for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest - Reguleringsplan for - Bybanen - sentrum - Fyllingsdalen

Samandrag

Bergen kommune har sendt planprogram for Kommunedelplan og reguleringsplan for Bybanen sentrum – Fyllingsdalen på høyring. På grunn av sakens karakter legg fylkesrådmannen sakene fram for politisk handsaming. Kommunedelplanen vil ha vesentleg interesse for reguleringsplanen, planane blir derfor lagt fram som ei samla sak.

Planprogram Kommunedelplan gjeld løysingar for alle kollektivsystem frå Bergen sentrum til Loddefjord / Storavatnet.

Planprogram reguleringsplan frå Sentrum til Fyllingsdalen, via Haukeland og Mindemyren. Traseen er delt inn i tre delstrekningar. Nonneseter – Mindemyren, Mindemyren, Mindemyren- Spelhaugen. Strekninga over Mindemyren er alt regulert i eigen plan, og ventar avklaring av motsegn frå Jernbaneverket.

Fylkesrådmannen er positiv til at dette planarbeidet startar opp. Dette sikrar eit godt fagleg grunnlag for utforming av det framtidige kollektivsystemet, mellom anna val mellom buss og bane mot vest. Reguleringsplanen vil sikre viktig kontinuitet i bybaneutbygginga. Fylkesrådmannen tilrår planprogramma slik dei ligg føre, men presiserer nokre moment som bør vektleggjast innan regional utvikling og kulturminne.

Forslag til innstilling

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 leggast 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.
2. Hordaland fylkeskommune legger vekt på kontinuerlig utbygging og støttar oppstart av reguleringsplan for Bybanen til Fyllingsdalen.
 3. Planprogrammet gir eit godt grunnlag for vidare utbygging av Bybanen til Fyllingsdalen. Hordaland fylkeskommune støtter val av trase til Fyllingsdalen via Haukeland og Mindemyren, og er samd i silinga som er vist i planprogrammet.
 4. For delstrekning Nonneseter – Mindemyren ber vi om at følgjande vert vektlagt:
 - Funksjonen til Bergen busstasjon som nasjonalt knutepunkt.
 - Haukeland universitetssjukehus som målpunkt og bytepunkt
 - Jernbanen sitt areal langs delstrekninga
 - Senterutvikling.
 - Traséalternativa kan kome i konflikt med viktige regionale og nasjonale kulturminneinteresser på delstrekninga frå Fløen til Haukeland og planarbeidet må legge særleg vekt på utforminga av traséen.
 5. For delstrekning Mindemyren – Fyllingsdalen ber vi om at følgjande vert vektlagt:
 - Kollektivterminal ved bydelssenteret må sikrast som kompakt bytepunkt mellom ulike transportmiddel.
 - Planarbeidet må bygge opp under god senterutvikling og samkøyrast med pågåande planarbeid for sentrale deler i Fyllingsdalen.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Bård Sandal
fylkesdirektør regional utvikling

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg: Lenke til dei to planprogramma finn de på :

[Planprogram for kommunedelplan for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen Vest.](#)

[Planprogram for bybane fra sentrum til Fyllingsdalen via Haukeland sykehus og Mindemyren](#)

[Fremtidsperspektiver for kollektivtrafikken i Bergen Vest – Rapport utarbeida av COWI for Skyss, 2013.](#)

Innhold

	Forslag til innstilling	1
1	Bakgrunn og prosess	4
2	Oversyn over regionale planar, vedtak og analysar	6
3	Planprogram for kommunedelplan for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest	9
4	Planprogram for reguleringsplan for Bybanen frå sentrum til Fyllingsdalen	17
5	Fylkesrådmannens samla vurdering av planprogramma	31

Fylkesrådmannen, 13.01.2015

1 Bakgrunn og prosess

Bergen kommune har sendt varsel om oppstart og planprogram av to planprosessar som begge handlar om kollektivsystem mot Bergen Vest:

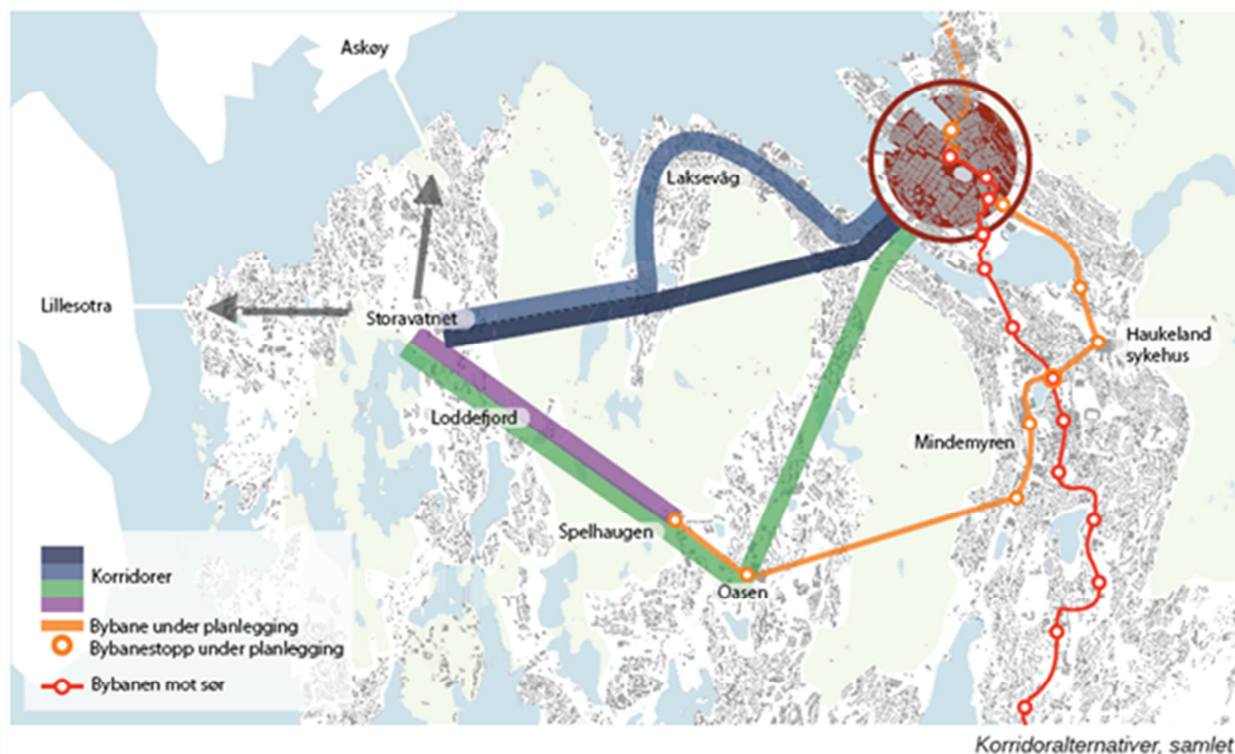
Kommunedelplan for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest
Reguleringsplan for Bybanen, strekninga Bergen sentrum – Fyllingsdalen, via Haukeland sjukehus og Mindemyren.

Planarbeidet vert gjort i parallelle prosessar, men dei er tett kopla saman. Fylkesrådmannen har valt å legge dei to parallelle sakene fram til politisk handsaming som ein sak for å sikre at dei vert sett i tilstrekkeleg samanheng.

Første del av saksframlegget viser felles grunnlag i form av tidlegere vedtak og planar til dei to planprosessane. Deretter vert planprogramma presentert og vurdert, først for kommunedelplan for kollektivsystemet og deretter for reguleringsplanarbeidet. Til slutt gir fylkesrådmannen ei samla vurdering av planarbeida og tilråding.

Om planarbeida

Mot Bergen vest er det fleire korridorar som må betenes med kollektivtransport, sjå kart under. Gjennom handsaming av bybanerapporten i 2010 vart det bestemt å køyre bybane i korridoren Bergen sentrum – Haukeland sjukehus – Mindemyren – Oasen. For dei andre korridorane er det enno ikkje bestemt korleis desse skal driftast i framtidens heilskaplege kollektivsystem i Bergen Vest. Dette er bakgrunnen for at ein gjennomfører to planprosessar på to ulike nivå. Ein reguleringsplan for å detaljregulere bybanetraseen i korridoren via Haukeland – Mindemyren til Fyllingsdalen, og ein overordna kommunedelplan for å undersøke ulike konsept for dei andre korridorane. Dette inneber ulike konsept der korridorane vert dekkja med buss eller bane, eller ein kombinasjon av desse.



Prosess

Planprogrammet for både Bybanen og Kommunedelplan for kollektivsystemet, er utarbeidd i samarbeid med Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen. Når planprogramma er vedtekne, vil dei leggje ramar for planprosessen og konsekvensutgreiing. Hordaland fylkeskommune vil vera utbyggjar for bybanen og iverkset kollektivstrategiane. Bergen kommune er planmynde og vedtek planprogrammet og seinare planane.

I følgje delegasjonsreglementet er fråsegn til oppstart og planprogram, delegert til fylkesrådmannen. Delegasjonsreglementet fastset at den som har fått delegert mynde i særlege høve kan la overordna organ ta avgjerd i ei konkret sak. På grunn av fylkeskommunen sine sterke interesser i Bybanen som tiltakshavar legg fylkesrådmannen denne saka fram for politisk handsaming i kultur- og ressursutvalet, samferdselutvalet og fylkesutvalet. Høyringsfristen er 23.01.2015, men fylkeskommunen har fått utsett frist til 02.02.2015.

Fylkeskommunen skal i si fråsegn vurdere om programmet er tilfredsstillande for dei regionale og nasjonale interessene som fylkeskommunen skal ivareta. Fylkeskommunen skal også varsle om planen kan komme i konflikt med desse interessene og om det kan verte aktuelt å fremje motsegn til bestemte løysingar eller til delar av planen på eit seinare tidspunkt i planprosessen.

Medverknad

Bergen kommune er ansvarlig planmyndigheit og vedtar planprogram og kommunedelplan etter høyringa. Med omsyn til opplegg for medverknad har Bergen kommune sett ned ein` prosjektgruppe for begge planprosessane med representantar frå

- Statens vegvesen
- Hordaland fylkeskommune
- Bergen kommune

Prosjektgruppa har ansvaret for gjennomføring av planarbeidet. Bergen Kommune er forslagstillar. Styringsgruppen i Bergensprogrammet vert orientert underveis i planprosessen.

Framdriftsplan

Planvedtak for KDP er planlagt til 2017 og vedtak for områderegeringsplan for Bybanen i 2019. Etter at bybane til Åsane foreløpig er lagt i bero, har vi fortått det slik at planprosess for bybane til Fyllingsdalen vil bli framskynda. Dette vil vere positivt for å få til ei mest mogeleg kontinuerlig utbygging.

Områderegeringsplan for Bybane frå Bergen sentrum til Haukeland og Fyllingsdalen, vil bli kopla på eksisterande bybanetrasé sør for Nonneseter. Kommunedelplan for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest vil gi anbefalingar om samankopling av stamlinjer i Bergen sentrum. Dette kan ha følgjer for løysingar for bybanetraséer, overgangs- og vendemoglegheiter i sentrum.

Utgreiing på kommunedelplannivå må koordinerast med reguleringsplanarbeidet. For meir om utgreiingstema knytt til dette, viser vi til planprogram for kommunedelplanen. Planarbeida må også koordineras slik at det blir avklart om Spelhaugen blir endestopp, eller eit stopp på vei til Loddefjord og Storavatnet ved en vidare utbygging av bybanenettet.

Fylkesrådmannen legg vekt på at planarbeida vert samordna i størst mogeleg grad, og peiker særleg der det kan oppstå behov for reguleringsmessig avklaring i kommunedelplanen. Dette bør fangast opp i områderegeringsplanarbeidet så tidleg som mogeleg for å eventuelt justere plangrenser i reguleringsplanen

Kommunedelplan, kollektivsystemet mot Vest	2014	2015	2016	2017
Planprogram til byrådet	■			
Høring av planprogram		■		
Vedtak av planprogram i komite for miljø og byutvikling		■		
Grunnlagsrapporter (temavise fagutredninger) Forslag til planområde med valg av hovedkorridor og transportmiddel (buss eller bane)		■		
Rapport med anbefaling av transportmiddel (buss eller bane), hovedkorridor og avgrensing av planområde til byrådet		■	■	
Høring av rapport			■	
Politisk vedtak på sliingsrapport			■	
Utarbeide kommunedelplanforslag med KU			■	■
Offentlig ettersyn av kommunedelplanforslag				■
Vedtak kommunedelplan og KU, bystyret				■

Områdereguleringsplan Sentrum - Fyllingsdalen	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Offentlig ettersyn planprogrammet, kunngjøring og varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid		■				
Vedtak av planprogram i komite for miljø og byutvikling		■				
Utarbeide planforslag med konsekvensutredning		■	■	■	■	
Offentlig ettersyn reguleringsplanforslag			■		■	
Endring av planforslag etter høring					■	
Vedtak reguleringsplan						■
Eventuell klagebehandling						■

Oversikt over dei Framdrift for dei to planprosessane ref. planprogramma.

2 Oversyn over regionale planar, vedtak og analysar

Dei to planprosessane bygger vidare på ei rekkje tidlegare vedtak, planar og utgreiingar i Hordaland fylkeskommune. Under er ei oversikt over dei mest sentrale for desse planarbeida

Regional transportplan for Hordaland 2013-2024

I Regional transportplan for Hordaland er det mål knytt til full framkomst for kollektivtrafikken på hovudinnfartsårene inn til Bergen, innføring av sambruksfelt og mål om at universell utforming skal vidareførast.

Kollektivstrategi

Kollektivstrategi for Hordaland vart handsama av fylkestinget 11.06.2014. Strategien seier i pkt 3: Fylkestinget ønskjer køfri kollektivtransport med kollektivfelt på alle innfartsårer til Bergen sentrum

Rapport om «Fremtidig bybanenett i Bergensregionen»

Ved handsaming av rapporten Fremtidig bybanenett i Bergensregionen fatta Hordaland fylkesting 9. juni 2010 følgjande vedtak:

1. Fylkestinget legg til grunn at utgreiinga om bybanenett inngår som ein sentral del av det pågåande arbeidet med ei konseptvalutgreiing (KVU) for Regionpakke Bergen.

2. Fylkestinget prioriterer følgjande korridorar for å halde fram med kontinuerleg utbygging av bybana:

- Rådalen – Bergen lufthamn Flesland
- Bergen sentrum – Åsane
- Bergen sentrum – Haukeland sjukehus – Mindemyren – Fyllingsdalen
- Bergen-Loddefjord-Straume

3. Fylkestinget gir sin tilslutning til at det vert starta opp arbeid med å sikre framkomsten for bussen til og frå Bergen vest.

4. Fylkestinget tilrår at det vert starta opp planarbeid etter plan- og bygningslova for dei prioriterte korridorane.

Bergen byråd behandla sak om Bybanen frå sentrum til Åsane i møtet 27.11.2014 og fatta vedtak om at reguleringsarbeid for bybane på strekninga Sentrum – Åsane vert stansa inntil vidare. Oppstart av reguleringsplanarbeidet avvik i med dette frå oppsett rekkjefølgje på Bybaneutbygginga, men er i tråd med ynskje om halde fram med kontinuerleg utbygging av bybanenettet.

Kommunedelplanar for Sotrasambandet, fastlandsambandet Sotra - Bergen

Som ein del av planlegginga av nytt Sotrasamband har både bystyret i Bergen og kommunestyret i Fjell lagt til grunn at 2 av 4 felt på ny bru skal reserverast kollektivtrafikk. Fylkeskommunen handsama sak om kommunedelplan for Sotrasambandet 15. mai 2012 og gjorde mellom anna vedtak om at framføring av bybane til Straume kan bli aktuelt i framtida, og at den nye brua derfor må dimensjonert for Bybanen.

Statens vegvesen har vurdert spørsmålet, og vil ikkje tilrå ei slik dimensjonering, men at det i staden vert bygd ei eiga bru for Bybanen dersom bane til Straume skulle bli aktuelt.

Kommunedelplan for Sotrasambandet del II, Liavatnet – Storavatnet – Bergen kommune

Planen vart handsama av kultur- og ressursutvalet 24. januar 2014 (PS: 2014/394-1). Utvalet tilrådde ein eigen busstunnel gjennom Lyderhorn i samsvar med Bergen kommune og Statens vegvesen sin tilråding

Regional plan for attraktive senter - senterstruktur, tenester og handel

Overordna mål for transport i Regional plan for attraktive senter seier at: Sentra skal vere tilrettelagt for effektiv og miljøvenleg transport i, til og frå sentrum.

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet

Planen er under arbeid. Føremål med planen er å skape grunnlag for vekst og ein berekraftig og konkurransedyktig region. Ei konsentrert senterutvikling skal underbygge eit effektivt og miljøvenleg transportsystem med god framkome for befolkning og næringsliv.

Regional næringsplan

Regional næringsplan er mellom anna tufta på mål om at det i planperioden vert teke naudsyn på politiske avgjerder om (nærings-) areal, utbyggingsmønster og transport som gjev grunnlag for ein berekraftig og konkurransedyktig Bergensregion.

Klimaplan for Hordaland

Klimaplan for Hordaland viser til at halvparten av klimagassutslepp i Hordaland kjem frå transport, når olje og gasssektoren ikkje er medrekna. Mål i Klimaplan seier at trafikkveksten som følgje av auka folketal skal takast kollektivt og gjennom sykkel og gange.

Folkehelseplan for Hordaland

Folkehelseplanen - «Fleire gode leveår for alle», er eit viktig verktøy for langsiktig og systematisk folkehelsearbeid i kommunane.

Mål for Bybanen

Desse måla har og vore lagt til grunn for Bybanen. Dette gjeld mellom anna at Bybanen skal:

- Bygge opp under mål for byutvikling
- Vere synleg, identitetsskapande og integrert i bymiljøet med god tilgjenge til haldeplassane
- Vere trafikksikker, ha høg regularitet, framføringshastighet, frekvens og framkomst
- Ha kort reisetid
- Gi gode overgangsmoglegheiter til buss, sykkel, gange og biltrafikk

Bybanen skal i all hovudsak ha eigen trase, men det kan opnast opp for blanda trafikk i gatar med avgrensa trafikk. Det skal vidare vurderast vendespor undervegs i traseen der det kan vere aktuelt å vende bybanelinjer, for å sikre eit mest mogleg fleksibelt banesystem.

Rapporten *Fremtidsperspektiver for kollektivtrafikken i Bergen vest* (Cowi: 2013)

Lenke til heile rapporten finn de på side 2 i denne sak.

Rapporten viser til at dei to trafikale hovudkorridorane, Rv 555 mot Storavatnet og Fv 540 mot Fyllingsdalen, er prega av kø i rush og eit høgt tal bussar. Nøkkelen til vekst i kollektivtrafikken vert dermed å styrke tilbodet gjennom auka regularitet og senka køyretid.

Det er vurdert 3 ulike hovudkonsept/ korridorar for bybane, med tilhøyrande undervariantar:

Konsept 1: Sentrum – Haukeland – Mindemyren – Fyllingsdalen

Konsept 2: Sentrum – Puddefjordsbroen – Lyngbø – Loddefjord/ Storavatnet

Konsept 3: Sentrum – Puddefjordsbroen – Fyllingsdalen

Rapporten vurderer Konsept 1 til å gi dei klart største beteningsmessige fordelane. Konseptet løyser dagens kapasitetsproblem på strekninga sentrum – Kronstad, samstundes som Haukeland Universitetssjukehus og byutviklingsområdet på Mindemyren får god betening. Løysinga vil skape ein sterk, ny korridor mellom Bergensdalen og Fyllingsdalen, redusere reisetida markant mellom desse to byutviklingsområda, i tillegg til å styrke kollektivtrafikken sin konkurranseposisjon i eit område som også omfattar høgskulen på Kronstad og Haukeland. Bybanen vil her gi eit nytt tilbod som kan styrke kollektivtrafikken i desse områda. Bybanen vil i dette konseptet ikkje erstatte flest av dagens busslinjer, men vert i større grad vurdert til å erstatte busslinjer i framtida, samstundes som dette konseptet vert vurdert til å ha størst potensial for å rekruttere nye reisande.

Konsept 2 gir eit samband lik dagens busslinjer, med byte til buss på Storavatnet, og betener ikkje større byutviklingsområde. Dette konseptet må i større grad vurderast som ei standardheving snarare enn å skape eit nytt kollektivtilbod.

Konsept 3 gir ei hurtig og direkte sentrumslinje (som dagens linje 4), og dekkjer ein del av byutviklingspotensialet i Fyllingsdalen. Konseptet dekkjer ikkje byutviklingsområdet på Mindemyren og Haukeland Universitetssjukehus, og styrker dermed heller ikkje kapasiteten på strekninga sentrum Kronstad.

Felles for Konsept 2 og 3 er at ei bybane vil løyse problemstillinga knytt til framkomst for kollektivtrafikken i desse korridorane. Strukturen i bussnettet er lagt opp slik at eit høgt tal bussar kjem frå ulike retningar, noko som vil føre til stor grad av avkorting av busslinjer og byte til Bybanen dersom det vert etablert bybane i desse to konsept. Eit auka tal på byte mellom buss og bane vil her kunne redusere framkomstgevinsten, og gjere at det nye tilbodet ikkje bli vurdert som ei forbetring av dei reisande. Rapporten legg derfor til grunn at det i staden bør satsast på å skape gode trasear for buss.

3 Planprogram for kommunedelplan for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest



Temakart som viser korridorer for kollektivløsninger i Bergen vest som er grunnlaget for kommunedelplanen for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest.

3.1 Innhold i planprogrammet

Planprogrammet har 5 kapitler, og er strukturert slik:

1. Innleiing, bakgrunn og mål
2. Status, planer, utgreiingar og vedtak
3. Alternativ for kollektivsystem
4. Plan og utgreiingstema
5. Prosess og framdrift

Planprogrammet omhandlar prosess for Kommunedelplan for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest.

Heile planprogrammet kan lesast i lenke til denne saka. I dette avsnittet blir det berre gjort eit kort utval av sentrale element. I det følgjande vil hovudpunkta frå planprogrammet bli presentert, etterfølgt av fylkesrådmannen sine merknader til dei einsskilte kapitla i planprogrammet for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest .

Kommunedelplan for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest skal avklare:

1. Anbefaling av val av hovudkorridor for kollektivtrafikken mellom Bergen sentrum og Loddefjord/ Storavatnet
2. Val av teknologi (buss eller bane) i korridoren.
3. Vise samankopling, driftssystem og arealbehov i sentrum
4. Kapasitetsbehov
5. Bindingar til heilskapleg transportsystem

Det skal i tillegg vurderast høve til eventuell forlenging av Bybanen/ busstraseen mot Sotra/ Askøy. Planprogrammet vurderer 3 (4) ulike korridorar:

- a) Forlenging av føreslått bybanetrase til Fyllingsdalen vidare til Loddefjord/ Storavatnet
- b) Trase gjennom Løvstakken til Fyllingsdalen og vidare til Loddefjord/ Storavatnet

- c) Trase gjennom Damsgårdsfjellet (langs Rv 555) til Loddefjord/ Storavatnet
- d) Trase rundt Laksevåg og vidare langs Rv 555 til Loddefjord/ Storavatnet

3.2 Fylkesrådmannen sin vurdering av planprogrammet

Innleiing bakgrunn og mål – vurdering av kappittel 1

Fylkesrådmannen viser til at planarbeidet skal avklare:

Anbefaling av val av hovudkorridor for kollektivtrafikken mellom Bergen sentrum og Loddefjord/ Storavatnet:

1. Val av teknologi (buss eller bane) i korridoren.
2. Vise samankopling, driftssystem og arealbehov i sentrum
3. Kapasitetsbehov
4. Bindingar til heilskapleg transportsystem

Fylkesrådmannen vil peike på at måla for Bybanen/ kollektivsystemet til ein viss grad kan vere i konflikt med kvarandre, og at dette må arbeidast vidare med i planarbeidet. Dette kan til dømes gjelde forholdet mellom målsettinga om uhindra framkomst og høy framføringshastighet på den eine sida, og mål om eit synleg og integrert, identitetsskapande transportsystem på den andre.

Status planar, utgreiingar og vedtak - vurdering av kapittel 2

Planprogrammet viser til fleire utgreiingar og politiske vedtak som vert lagt til grunn for kommunedelplanarbeidet. For ein oversikt over aktuelle planar, utgreiingar og tidlegare vedtak vert det vist til kap 2 i planprogrammet.

Fylkesrådmannen vurderer det som positivt at rapporten «Fremtidsperspektiver for kollektivtrafikken i Bergen vest» (jf. kap. 2.2.1) er inkludert i grunnlaget for det vidare arbeidet med KDP for kollektivsystemet i vest. Kombinert med det øvrige grunnlagsmaterialet gir dette ei samla anbefaling av bybanetraseen som er foreslått for regulering til Fyllingsdalen.

Fylkesrådmannen finn det sentralt at det vert sett eit heilskapleg, regionalt perspektiv på kollektivtrafikken i vest, som også omfattar omlandskommunane til Bergen. Bergen og Fjell kommune sine vedtak om kollektivfelt på Sotrasambandet gir støtte til ei samanhengande prioritering av kollektivtrafikken ut over Storavatnet.

Vidare bør arbeidet med kommunedelplan for kollektivtrafikken mellom Bergen sentrum og Bergen vest også vere koordinert med arbeidet med Kommunedelplan for Sotrasambandet del II, Storavatnet – Liavatnet. Kultur- og ressursutvalet har allereie tilrådd at det vert bygd ein busstunnel gjennom Lyderhorn, og det må vurderast, i lys av Fjell og Bergen kommune sine vedtak om kollektivfelt på ny Sotrabru, om teknologivalet (buss eller bane) for kollektivtrafikken i vest i stor grad allereie er gjort som følgje av dei vedtak som ligg føre.

Når det gjeld mogleg forlenging av trolleybuslinja i Bergen, så er det spesielt forlenging mot Laksevåg (Lyngbø) som vil vere relevant for ein kommunedelplan for kollektivsystemet mot Bergen vest. Ei trolleybuslinje med god framkomst mot Laksevåg bør vere ein del av vurderinga av det heilskaplege kollektivsystemet, særleg med tanke på bytepunkt på Lyngbø og Gyldenpris.

Alternativ for kollektivsystem - vurdering av kapittel 3

Målsetnadene for planarbeidet er å:

- Gi grunnlag for val av hovudkorridor for stamlinjer
- Val mellom buss eller bane i korridoren
- Avklaring av overordna system i sentrum og høve til forlenging av bane- eller busstraseen mot nabokommunane i vest.

Fylkesrådmannen finn forslaga til korridor og systemalternativ som dekkjande for spørsmålet om buss- eller banetrase mot vest. Ein kommunedelplan for kollektivsystem mellom Bergen sentrum og Bergen vest må ta opp i seg nettopp det heilskaplege systemet. I tillegg til korridor/ og system som er vist til i planprogrammet bør to moment nemnast:

- I. Forholdet til omlandskommunane i vest, og tilrettelegging for at Bergensområdet står fram som eitt, samanhengande kollektivområde
- II. Forholdet til tverrgåande linjer, mating og knutepunkt.

Når det gjeld forholdet til omlandskommunane i vest (pkt. I), så vil fylkesrådmannen peike på at teknologivalet må gjerast mellom ein kombinasjon av buss og bane, eller berre buss, då bybane til Storavatnet ikkje vil erstatte all buss i vest.

Fylkesrådmannen vil streke under at det som ein del av teknologivalet og må vurderast om ei bybane til Storavatnet skal bety at alle reisande frå Sotra, Øygarden og Askøy skal måtte byte til Bybanen på Storavatnet i staden for å kunne reise direkte som i dag. Alternativet vil vere å operere buss og bane parallelt på same strekning, med auka kostnader som resultat. Fylkesrådmannen vil her vise til Skyss sitt arbeid med regionale stamlinjer frå omlandskommunane inn til Bergen sentrum.

Det bør og nemnast at forholdet til nytt Sotrasamband, kommunedelplan for strekninga Storavatnet – Liavatnet med anbefaling av busstunnel, og høve til å kollektivfelt på Askøybrua vil være sentrale element i vurderinga som direkte vil verke inn på talet på kollektivreisande i Bergen vest.

Når det gjeld punkt 2, forholdet til tverrgåande linjer og mating, så er det viktig å tenke på heile reisa/ heilskapleg kollektivsystem, og at dei reisande må kunne knyte seg til ein ny kollektivtrase på ein effektiv måte. Særleg for traseen langs dagens Rv 555 er det få busette i gangavstand til traseen.

Systemtankegangen bør utvidast til å sikre tilkoplingspunkt og koordinering med eit heilskapleg kollektivtilbod for Bergen vest. Om bussane ikkje kjem fram til bytepunktta vert effekten av eigen trase inn mot sentrum redusert. Dersom buss vert valt som hovudteknologi mot vest er det avgjerande at tverrgåande bussar vert sikra tilgang til traseen undervegs og vidare mot sentrum eller vest.

Fylkesrådmannen vil avslutningsvis vise til at eit av suksesskriteria til Bybanen er regularitet, ikkje berre reisetid. Regularitet handlar om føreseieleg ankomst, noko som er avgjerande for reisande som skal byte mellom kollektive transportmidlar undervegs i reisa. Kollektivsystemet er i stor grad basert på satsing på stamlinjer, som dei reisande byter til frå mindre trafikkerte linjer.

Byte på veg til sentrum, der ein som oftast byter til kollektivtransport med høgare frekvens representerer i mindre grad ei utfordring enn byter andre vegen, der det kan vere ein halvtime til neste buss. Føreseieleg framkomst betyr at ein kan vere sikker på å rekkje korresponderande buss. For det framtidige kollektivsystemet mot vest er det avgjerande at ein overfører dette suksesskriteriet også til eit eventuelt bussystem i vest.

Plan- og utgreiingstema – vurdering av kapittel 4

Samferdsel:

Planprogrammet viser til at det skal utarbeidast eit overordna driftsopplegg for eit samla kollektivsystem. Det skal arbeidast særskilt med løysing for Bergen sentrum, og det skal uavhengig av om buss eller bane vert valt takast utgangspunkt i friksjonsfri framkomst og høg kvalitet på dei kollektivkorridorane som vert valt. Fylkesrådmannen er positiv til desse målsetnadene, men finn det samstundes naudsynt å knytte nokre merknader til spørsmålet om overordna system i sentrum.

Fylkesrådmannen vurderer det som avgjerande at arbeidet med driftssystem i sentrum starter så tidleg som mogleg, slik at eventuelt behov for reguleringsplanlegging relatert til Bybanen til Fyllingsdalen vil vere mogleg å gjennomføre samstundes i tid med regulering av bane til Fyllingsdalen.



Kart over kollektivlinjer i sentrum

Når det gjeld sentrum, bør følgjande konkretisering av tema som planprogrammet tek opp vere ein del av utgreiingsarbeidet i kommunedelplanen:

- Kapasitet og behov for Bybanen i Kaigaten og Byparken ved innføring av 2 linjer frå sør som ender i Bergen sentrum. Areal for av- og påstiging må og vurderast.
- Straumforsyninga mellom Bystasjonen og Byparken vert i dag utnytta maksimalt. Meir trafikk i området kan gi behov for ny likerettar i nærleiken av Byparken. Dette vert ikkje dekt av planprogrammet slik plangrensa no ligg føre.
- Løysing for reguleringsplassar for buss og trase inn og ut av sentrum for buss.
- Kaigaten: KDP må vurdere i kva grad det er mogleg å oppretthalde busstrafikk i gata dersom denne også skal trafikkerast av 2 bybanelinjer (Flesland og Fyllingsdalen). Dersom busstrafikk ikkje kan kombinerast med 2 bybanelinjer må det arbeidast med alternativ trase for buss.
- Kapasitet for annan trafikk i kryss Kaigaten – Christies gate og Kaigaten – Strømgaten vil vere sentrale i vurdering av kollektivløysingar i Bergen sentrum.
- Forholdet mellom høgare bybanefrekvens i området Lungegårdskaien og tilkomst for busstrafikken til Bergen busstasjon. Dette punktet høyrer også heime i reguleringsplan for bybane til Fyllingsdalen.

Området som vert omtala som sentrumsterminalen (Olav Kyrres gt, Christies gt, Nordahl Bruns gt, Allehelgens gt, Småstrandgaten og Torget) er det klart største tyngdepunktet for kollektivtrafikken i sentrum, med over 20 000 påstigande kvar dag (buss). I tillegg kjem Bybanen med ca. 7 000 påstigande (tala er henta frå 2013). Til samanlikning har Bybanen på Nonneseter og Bergen busstasjon til saman ca. 3 000 påstigande, og buss har ca. 4 000 i same område. Dette betyr at fylkesrådmannen vil streke under behovet for at buss- eller banesystem mot vest vert sikra kontakt med sentrumsterminalen.

I samband med at det vert lagt opp til betre framkomst for buss vil reguleringsbehovet (tid mellom ankomst endehaldeplass og start på ny tur) kunne reduserast. Det vil likevel vere behov for areal til reguleringsplassar i tilknytning til sentrumsområdet. Dersom desse plassane vert lagt i utkanten av sentrum vil dette redusere arealbehovet i bykjernen, men samstundes kunne auke tomkøyring av bussar til og frå reguleringsplassen.

Avslutningsvis vil fylkesrådmannen vise til at føresetnadene for arbeidet i sentrum har endra seg noko med utsetjing av reguleringsplanarbeid for Bybanen mot Åsane. Utsetjinga kan føre til at kommunedelplanarbeidet i sentrum vert meir komplisert, dersom det skal takast høgde for andre tilkoplingar mot nord enn det som er vist i trasevurdering med konsekvensutgreiing for Bybanen mot Åsane.

Regional utvikling

Lokal og regional utvikling skal vere eit eiga utgreiingstema i konsekvensutgreiinga. Fylkesrådmannen finn det sentralt at det vert sett eit heilskapleg, regionalt perspektiv på kollektivtrafikken i vest, som også omfattar omlandskommunane til Bergen.

Planen må synleggjere potensialet for byutvikling i ulike korridorar. Det må leggjast vekt på forskjellar ved ulike driftsløysingar. Det vil vere ulik tilnærming til områda som er innanfor bystamlinene og områda i regionale stamliner i tråd med utgreiinga av «hovudstruktur for kollektivnettet». Denne vektlegg god og effektiv betening av regionsentera Straume og Kleppstø. Fortetting langs korridorar er mest aktuelt i Bergen og må skje i tilknytning til knutepunkt og lokalsenter. Regionale stamliner kan berre serve få sentre for å kunne vere effektive.

Planarbeidet må vektlegga «regional plan for attraktive senter» og samkøyrast med "Regional areal- og transportplan for Bergensområdet".

Folkehelse

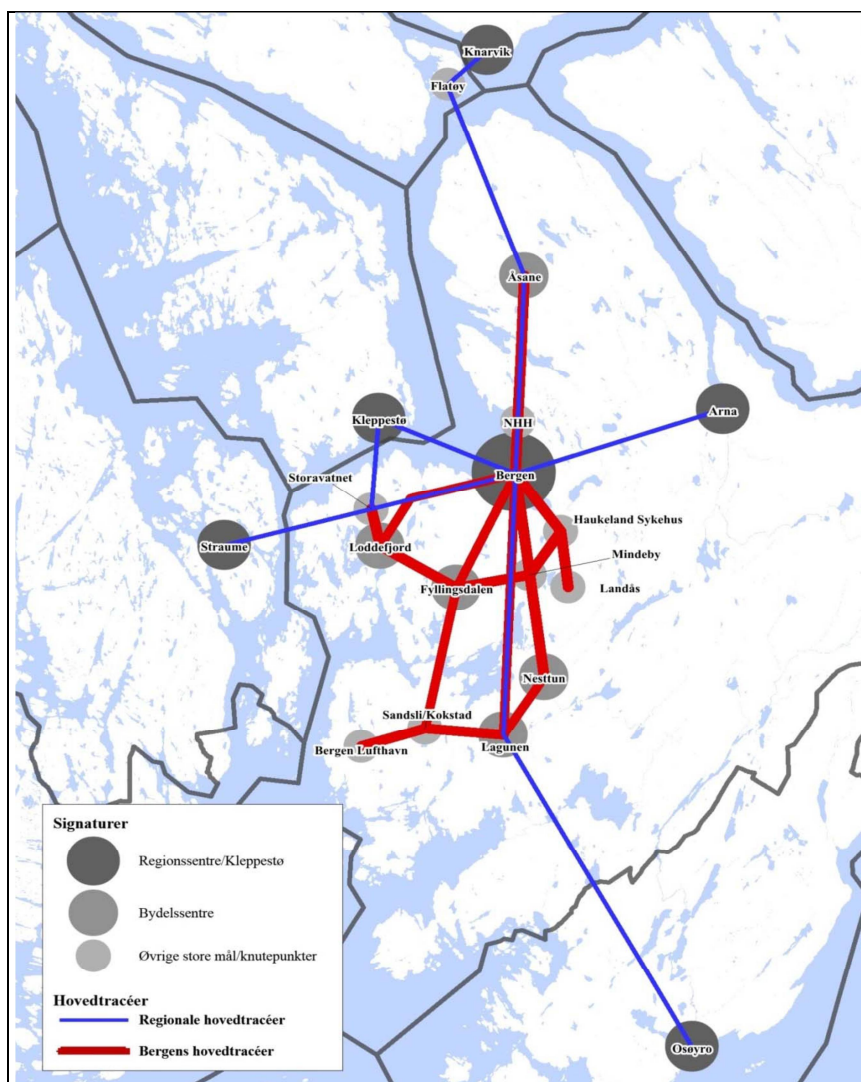
Vi ber om at folkehelse vert eit gjennomgåande tema i planarbeidet. Fokus på folkehelse gir grunnlag for å prioritere mellom anna gang og sykkelløysingar, universell utforming, miljø, friluftsliv og omsyn til barn og unge i planlegging og val av løysingar.

Regional plan for folkehelse - «Fleire gode leveår for alle» - skal bidra til eit langsiktig og systematisk folkehelsearbeid i kommunane, fylkeskommunen og statlege organ.

Klima

Halvparten av klimagassutsleppa i Hordaland kjem frå transport, når olje- og gassverksemda ikkje er medrekna. Som følgje av det auka folketalet i fylket, følgjer også auka transportbehov. For nå mål i Klimaplanen om 30 % reduksjon av klimagassutsleppa innan 2030 er det difor essensielt trafikkveksten vert tatt som kollektivreisar og gjennom sykkel og gange. Endra reisevaner er eit hovudkriterium for å nå desse måla. Reisevaneundersøkinga (RVU) for Bergensområdet frå 2014. viser ei positiv utvikling i fylket med sterk auke i kollektivreisar og i gange, fylkesrådmannen har forventning om at denne positive utviklinga skal fortsette.

Klima må vere eit eiga utgreiingstema i konsekvensutgreiinga. Og dei ulike korridor og systemløysingane må bli vurdert i høve til konsekvensar for klima.



Hovedstruktur i kollektivnettet i Bergensområdet i forslag til «regional areal og transportplan»

Kulturminne

Fylkesrådmannen har ikkje merknader til hovudtrekka i prosessen, og gjev merknader til einssilde tema nedanfor.

Kartlegging av kulturminne og vurdering av konsekvens for kulturminne bør være del av grunnlaget for val av korridor, jf. pkt. 4.1.. Vi rår til at det vert gjort så tidlig i prosessen som mogeleg.

Vurdering av korridoralternativ og planområde bør byggje på kartlegging av kulturlandskap, den historiske bystrukturen, kjende kulturminne og vurdering av potensiale for funn av ukjende kulturminne på land og i sjø.

Utgreiinga av kulturminneverdiar med val av planområde, hovudkorridor og transportmiddel, bør vurdere korleis dei historiske bystrukturane vert påverka. I særleg grad gjeld dette Bergen sentrum, med mange kulturminne som er freda, og med regional og nasjonal kulturminneverdi.

Det bør gjevast særleg merksemd til den historiske byen, som er eit viktig kulturminne i seg sjølv, gjev Bergen attraktivitet, og er ei god ramme for enkeltkulturminne.

Stamlinjene går i dag inn i og kryssar hovudaksar og sentrale rom i byen. Det kan her være potensiale for konflikt med nasjonale kulturminneinteresser, og ein bør greie ut konsekvensane av planarbeidet i. Dette

bør i naudsynt utstrekning vurderast for alternativa i korridoranalysane, og bør være ein del av konsekvensutgreiinga kap. 4.2.2, 4.2.3.1 og 4.2.3.3.

Metoden i *Statens Vegvesen Handbok 140 Konsekvensanalyser* fangar ikkje opp historiske samanhengar på ein god måte. Ein kan til dette nytte metoden *Kulturhistorisk stedsanalyse – DIVE* – for dei strekningane det gjeld, til dømes i Bergen sentrum. I spørsmålet om alternativ kryssing av Puddefjorden kan ein sjå på om framtidige tiltak kan være av slikt omfang at metoden bør være ein del av beslutningsgrunnlaget. Metoden er også relevant for *pkt. 5 – Landskap og bymiljø*.

I 4.2.6.1, pkt. 2 *Kulturminne*, legg ein opp til kontakt med kulturminneetatane. Det vil tene prosessen, men ein bør skilje mellom kommunal etat Byantikvaren og kulturminnemynda. Skildringa av samhandling med kulturminnemyndet bør reflektere kva dei ulike kulturminnemynda, Hordaland fylkeskommune, Riksantikvaren og Bergen Sjøfartsmuseum, har ansvar for.

For same punkt, *Kartlegging av kjende einskilde kulturminne*, er fleire register gode kjelder. I tillegg til freda bygg og listeførte kyrkjer er kjende automatisk freda kulturminne lagt i den nasjonale kulturminnebasen, Askeladden (<http://askeladden.ra.no>). Andre viktige kjelder om kulturminne i Bergen er SEFRAK-registret som viser bygningar eldre enn 1900-talet. Byantikvaren sine kulturminnegrunnlag er også gode kjelder. For både pkt. 2 – *Kulturminner* og pkt. 5 – *Landskap og bymiljø* er Riksantikvaren sitt NB! – register eit godt kjeldemateriale.

For utgreiing av *kulturmiljø*, jf. utgreiingstema kap. 2, viser vi til avsnitta ovafor, om Bergen sentrum og om bruk av supplerande metode. Det kan tene planarbeidet om temaet sjåast i samheng med *kap. 5 – Landskap og bymiljø*.

3.3 Samandrag av innspel til kommunedelplan

Fylkesrådmannen slutter seg til planprogrammet, men ynskjer å trekkje fram nokre viktige punkt i ei oppsummering av kapitlet knytt til fylkeskommunen sine ulike interesser.

Samferdsel

Kommunedelplanen skal vurdere løysing i sentrum for eit heilskapleg kollektivsystem. For Bybanen mot Fyllingsdalen er det viktig at det vert avklart kva som skal til kapasitetsmessig for å kunne føre to bybanelinjer (frå Flesland og Fyllingsdalen) inn til Byparken gjennom Kaigaten. Det er viktig for bybanearbeidet mot Fyllingsdalen at dette kommunedelplanarbeidet vert starta så tidleg som mogleg, slik at eventuelle behov for areal vert regulert i tide.

Vidare må kommunedelplanen ha eit regionalt perspektiv på kollektivtrafikken ut over Bergen vest (Loddefjord/ Storavatnet), og at nabokommunane Fjell og Askøy vert ein del av analyseområdet.

Det er positivt at rapport om framtidsperspektiv for kollektivtrafikken i Bergen vest vert inkludert i det vidare arbeidet. Rapporten legg til grunn at det i tillegg til Bybanen til Fyllingsdalen via Mindemyren, også må satsast på å gi buss betre forhold i korridorane gjennom Løvstakktunnelen og Damsgårdstunnelen. Kommunedelplanen skal avklare spørsmålet om val av teknologi (buss eller bane) i desse to korridorane.

Regional utvikling:

Planen må synleggjere potensialet for by- og næringsutvikling i ulike korridorar med vekt på eit felles bu- og arbeidsområde basert på miljøvennleg transportløysingar. Folkehelse skal leggst til grunn for alt regionalt og kommunalt planarbeid, og vi ber om at vurdering av og omsyn til planen sine konsekvensar for folkehelse, kjem tydeleg fram i plandokumentata.

Reduksjon av klimagassutslepp frå transport er eit av dei viktigaste strategiane for å nå mål i klimaplan om 30% reduksjon av utslepp innan 2030. Endra reisevaner til meir kollektivtransport er ein av hovudløysingane.

Klima må vere eige tema i konsekvensutgreiinga

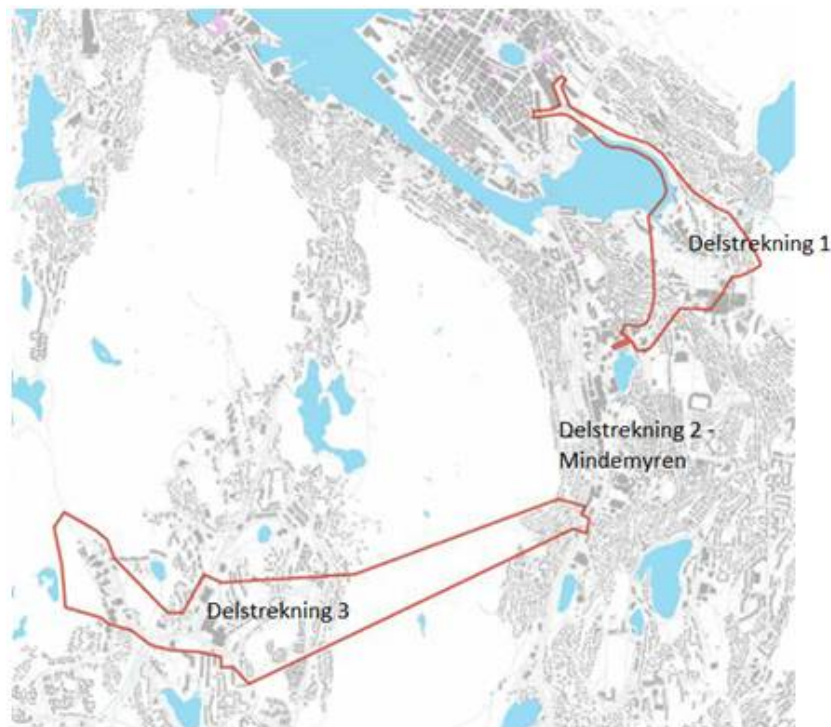
Kulturminne:

Utgreiinga av kulturminneverdiar med val av planområde, hovudkorridor og transportmiddel, bør vurdere korleis dei historiske bystrukturane vert påverka. I særleg grad gjeld dette Bergen sentrum, med mange kulturminne som er freda, og med regional og nasjonal kulturminneverdi.

Det bør gjevast særleg merksemd til den historiske byen, som er eit viktig kulturminne i seg sjølv, gjev Bergen attraktivitet, og er ei god ramme for enkeltkulturminne.

Stamlinjene går i dag inn i og kryssar hovudaksar og sentrale rom i byen. Det kan her være potensiale for konflikt med nasjonale kulturminneinteresser, og ein bør greie ut konsekvensane av planarbeidet i høve til bystrukturen. Dette bør i naudsynt utstrekning vurderast for alternativa i korridoranalysane, og bør være ein del av konsekvensutgreiinga.

4 Planprogram for reguleringsplan for Bybanen frå sentrum til Fyllingsdalen



4.1 Generelt om planarbeidet

Mål for Bybanen

Planprogrammet viser til konkrete mål for Bybanen. Disse måla har og vore lagt til grunn for tidlegare byggetrinn for Bybanen. Dette gjeld mellom anna at Bybanen skal:

- Bygge opp under mål for byutvikling
- Vere synleg, identitetsskapande og integrert i bymiljøet med god tilgjenge til haldeplassane
- Vere trafikksikker, ha høg regularitet, framføringshastighet, frekvens og framkomst
- Ha kort reisetid
- Gi gode overgangsmoglegheiter til buss, sykkel, gange og biltrafikk

Bybanen skal i all hovudsak ha eigen trase, men det kan opnast opp for blanda trafikk i gatar med avgrensa trafikk. Det skal vidare vurderast vendespor undervegs i traseen der det kan vere aktuelt å vende bybanelinjer, for å sikre eit mest mogleg fleksibelt banesystem.

Politisk forankring

Av tidlegare relevante vedtak om areal for bybanen vil vi særleg trekke frem følgjande dokument

- KDP Bybane Bergen sentrum – Rådal – Flesland (2000)
- KDP for Store Lungegårdsvann (2007)
- Reguleringsplan for Mindemyren (med motsegn frå Jernbaneverket)

Ut over dette viser vil til kappittel 2. for fullstendig oversikt over grunnlagsmateriale og vedtak.

Innhald i planprogrammet for Bybanen

Planprogrammet har 6 kapittel, og er strukturert slik:

1. Innledning, bakgrunn
2. Dagens situasjon
3. Trase med varianter
4. Om tiltaket
5. Plan og utredningstema
6. Prosess og fremdrift

Heile planprogrammet kan lesast i lenke til denne saka. I dette avsnittet blir det berre gjort eit kort utval av sentrale element.

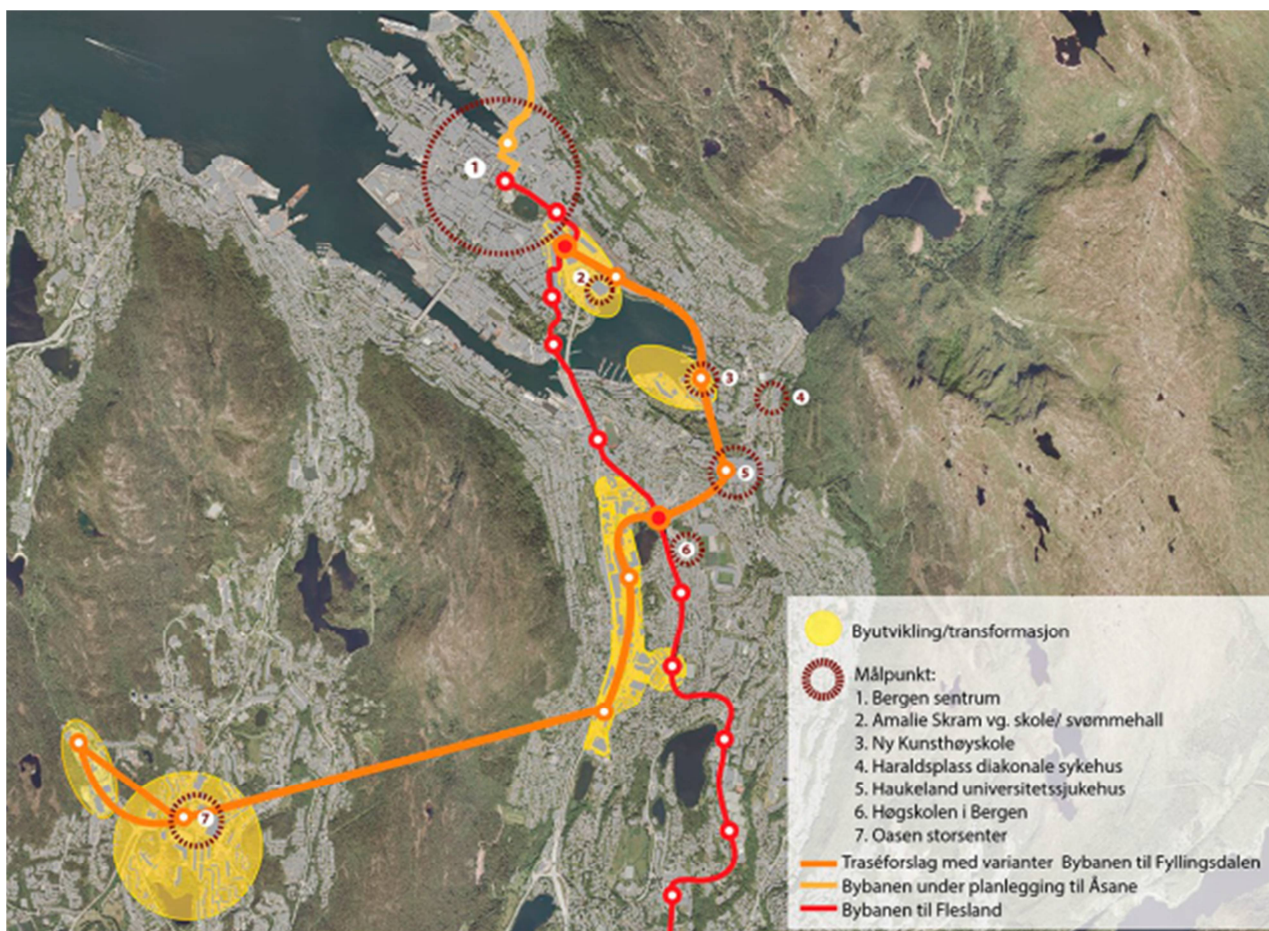
Planprogrammet omhandlar prosess og utgreiingstema for områdereguleringsplaner for bybane mellom sentrum og Fyllingsdalen, via Haukeland sjukehus. Heile planprogrammet kan lesast i sin heilskap i lenke til denne saka. I dette avsnittet blir det berre gjort eit kort utval av sentrale element.

Traséen er delt inn i tre delstrekningar, der bane gjennom Mindemyren allereie er regulert: Dei to andre delstrekningane, frå Nonneseter til Kronstad og frå Mindemyren til Fyllingsdalen, skal regulerast og konsekvensutgreiast nå. I planprogrammet er det vist aktuell trasé, med tre moglege variantar for betening av Haukeland sjukehus. Det er i tillegg beskrevet og vurdert alternativ frå Mindemyren til Oasen via Nebbestølen eller via Fjøsanger. Det vert anbefalt at desse blir silt ut.

Reguleringsplan for bybane til Fyllingsdalen er føreslått avgrensa til Nonneseter. Dette betyr at korleis Bybanen skal koplast saman med øvrig kollektivsystem i sentrum skal løysast gjennom kommunedelplanen for kollektivsystemet mot vest.

Den anbefalte traseen er 8,5 – 10 km lang, og har 8 haldeplassar. På strekninga Kronstad – Nonneseter skal det også planleggast ei løysing for sykkel. Det kan bli aktuelt med fylling i Store Lungegårdsvann for å skaffe areal til bybane og sykkel, det vert her vist til eigen reguleringsplan for Store Lungegårdsvann. Planprogrammet vurderer følgjande spørsmål som dei mest sentrale:

- Bybanen sitt arealbehov med tanke på godsterminal og jernbanetrase på strekninga Nygårdstangen Mindemyren. Det må avklarast kva som skal til for å kunne frigjere Kronstadsporet og godsterminalområdet.
- Best mulig plassering av haldeplassar i forhold til dagens og framtidig behov, med spesielt fokus på betening av Haukeland universitetssjukehus.
- Driftsløysingar og arealbehov for Bybanen sitt knutepunkt på Kronstad
- Kollektivterminal ved Oasen, overgang buss – bane
- Vending og oppstillingsplass ved Spelhaugen
- Driftsopplegg og eventuell vending i sentrum. Utgreiingane i kommunedelplanarbeidet for kollektivtrafikken mellom Bergen sentrum og Bergen vest vil gi føringar her
- Sykkeltrase frå sentrum til Kronstad, og sykkeltilkomst til haldeplassane, spesielt i Fyllingsdalen



Oversiktskart over anbefalt trasé og målpunkt

4.2 Generell vurdering av planprogrammet

Forslag til planprogram er utvikla i nær kontakt mellom fylkeskommunen, Statens vegvesen og Bergen kommune. Fylkesrådmannen støtter planprogrammet. Bergen kommune er planmynde og kan vedta og eigengodkjenne planprogrammet. Det er likevel tenleg med stor grad av semje mellom desse partane.

Fylkesrådmannen meiner at planprogrammet er dekkande for dei tema som bør utgreiast i samband med reguleringsarbeidet, men har følgjande presiseringar til premiss for planarbeidet.

Samferdse

Mål for Bybanen ligg fast. Det kan peikast på at måla for Bybanen til ein viss grad kan vere i konflikt med kvarandre, og at dette må arbeidast vidare med i planarbeidet. Dette kan til dømes gjelde forholdet mellom målsettinga om uhindra framkomst og høy framføringshastighet på den eine sida, og mål om eit synleg og integrert, identitetsskapande transportsystem på den andre.

Det vert lagt til grunn at Bybanen kan gå i blanda trafikk der det er avgrensa trafikk. Fylkesrådmannen finn at det kan vere gunstig for det heilskaplege kollektivsystemet at også buss kan nytte deler av ein bybanetrase, men at biltrafikk berre kan få tilgang til traseen der ein kan ha full kontroll på trafikkstrømmene, til dømes gjennom tilfartskontroll.

Regional utvikling:

Prosess og kriterier for utstilling av alternative løysingar, bør kome tydeleg fram i planprogrammet. For å få ei mest mogeleg effektiv planprosess er det viktig at vi vert kopla på i utstillingsprosessen i tidleg fase for å sikre god samordning mellom fylkeskommunen sine ulike interesser. Dette gjeld særleg ved val av løysing i sentrum, ved Haukeland og til variantar i trase mot Mindemyren.

Kulturminne

Kap. 5.1 og 5.3 i planprogrammet legg opp konsekvensutgreiing for å sikre at omsynet til mellom anna kulturminne vert ivaretatt. Her er det viktig å vurdere både kjende kulturminne og potensialet for funn av ukjende automatisk freda kulturminne. Vi vil vurdere krav om arkeologisk registrering for å oppfylle undersøkingsplikta, jf. §9 i kulturminnelova, når planområdet vert nærare bestemt.

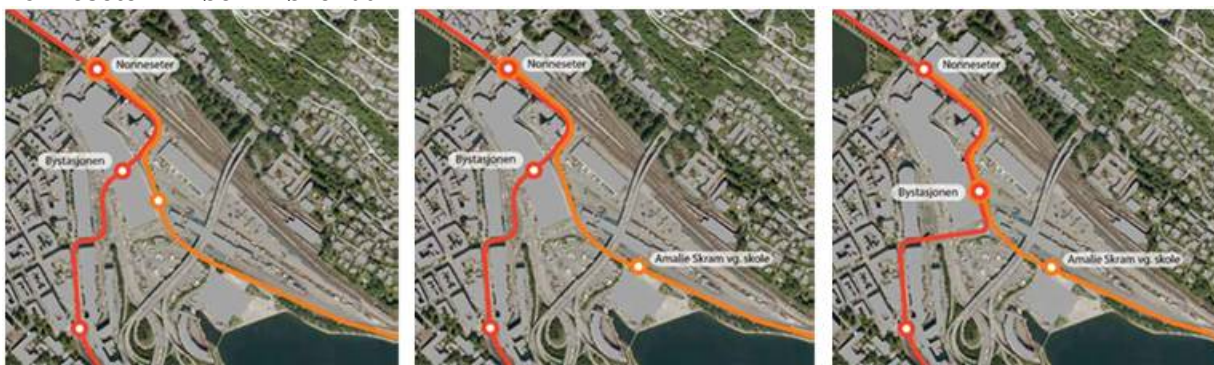
Vi er positive til dei framlagte traséalternativa, og ser at fleire kulturminne kan få ein positiv situasjon og verte meir synlege enn i dag. Samstundes er det utfordringar knytt til traséutforminga ved Fløen/Møllendal/Haukeland, då her er fleire kulturminne av nasjonal verdi, og potensial for funn av automatisk freda kulturminne på land og i sjø. Det vil være viktig at ein finn gode løysingar saman med Jernbaneverket, dersom alternativ A eller B vert lagt til grunn for strekninga Møllendal-Haukeland universitetssjukehus.

Vi står opp om at alternativet med trasé til Fjøsanger er silt ut, då her er mange kulturminne av nasjonal verdi på eit lite areal. Dersom alternativet med trasé til Fjøsanger vert lagt til grunn må ein tidlig kartlegge og ta omsyn til at her er fleire kulturminne som er freda eller har nasjonal kulturminneverdi, i samspel med store grøntareal og rekreasjonsareal i det tronge landskapsrommet.

4.3 Delstrekning Nonneseter – Kronstad

I det vidare går vi igjennom dei ulike delstrekningane og alternativa som skal vurderast i planprogrammet. For ei fullstendig gjennomgang av dei ulike områda viser vi til planprogrammet. Fylkesrådmannen kommenterer i hovudsak dei tema som vi vurderer har særskilt interesse for fylkeskommunen og der vi har merknader til innhald i planprogrammet. Der vi ikkje har kommentarar til planprogrammet vil det seie det same som at vi vurderer planprogrammet er dekkande for dei tema som må utgreiast i samband med planarbeidet.

Nonneseter – Fløen/ Møllendal



- Illustrasjonen viser mulige løysningar for haldeplasser og bytepunkt i sentrum. Dette vil bli avklart i reguleringsplanen.

Planprogrammet viser til at arbeidet med reguleringsplanen for Bybanen i sentrum krev stor grad av koordinering og samhandling med anna planarbeid i området. KDP for kollektivsystem mot vest, vil vere premissgivar særleg for løysingar i sentrum. Planarbeidet må ta høgde for framtidig byutvikling på Nygårdstangen og bystasjonen og tilstrekkeleg og attraktivt areal for gang og sykkel mellom sentrum og Fløen.

Planprogrammet seier at det kan vere aktuelt med fylling i Store Lungegårdsvann for å få plass til banetrase. Det vert også vist til at det må sikrast areal til ein sykkeltrase i tillegg til gode forhold til fotgjengarar.

Vidare viser planprogrammet for regulering av Bybanen til områderegeringsplan for Store Lungegårdsvann når det gjeld eventuell fylling i sjø for å skape areal til Bybanen, gange og sykkel. Med tanke på framdrift i planlegginga må det arbeidast med koordinering i tid av områderegeringsplanen for Store Lungegårdsvann og områderegeringsplanen for Bybanen.

Planprogrammet for Bybanen peiker også på at tiltak i området ved Store Lungegårdsvann kan bli naudsynt for å erstatte jernbaneareal på Mindemyren, noko som er ein føresetnad for å føre Bybanen over Mindemyren.

Fylkesrådmannen si vurdering av strekninga Nonneseter – Fløen/Møllendal:

Regional utvikling / samferdsel:

Nygårdstangen er eit viktig byutviklingsområde med mange viktige og store samfunnsfunksjoner så som kollektiv- og godsterminal, vidaregåande skule og planar for vidare byutvikling med bustader og næring. Koplinga mellom sentrum og det nye byutviklingsområdet på Møllendal er også særleg viktig. Potensiale for vidare byutvikling i området er stort, og bybanen vil vere eit viktig element i dette arbeidet.

Det er fleire samanfallande arealinteresser i området som må bli avklart i planarbeidet. Jernbaneverket har ei sentral rolle. Tett samhandling, dialog og vilje til å finne konstruktive løysingar vil vere viktig. Ein føresetnad for at Bybanen skal kunne førast over Mindemyren vil mellom anna krevje effektivisering av dagens areal og mogleg etablering av nytt areal for godsterminal på Nygårdstangen.

Framføring av Bybanen ved Amalie Skram vidaregåande skule kan vere i konflikt med skolen sitt uteareal og gang og sykkelstien mot Møllendal. Skulen har 1000 elevar og det er viktig at kvaliteten på desse areala ikkje vert forringa.

Sentrumsterminalen (Christies gate, Olav Kyrres gate, Nordahl Bruns gate, Allehelgens gate, Småstrandgaten og Torget) og Bergen busstasjon er dei viktigaste kollektivknutepunkta i fylket. Dagens bybanelinje og endestopp sikrar god kontakt med haldeplassane i sentrum. I tillegg til god kontakt med kollektivsystemet i sentrum bør det i reguleringsplan for Bybanen til Fyllingsdalen og vurderast korleis god framkomst og tilkomst for buss til busstasjonen kan sikrast. Dette inkluderer også funksjonen til busstasjonen, dersom alternativ plassering for denne skal vurderast på sikt.

Fylkesrådmannen vil peike på at det er viktig at arbeidet med *Kommunedelplan for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest* vert starta opp så tidleg som mogleg, slik at eventuelt behov for reguleringsplanlegging relatert til Bybanen til Fyllingsdalen kan handterast som ein del av reguleringsplanen som no startar opp. Kommunedelplanarbeidet må mellom anna avklare om det er driftsmessig plass til to linjer frå sør som endar i Byparken. Fylkesrådmannen vil peike på at planavgrensing til Nonneseter ikkje ekskluderer nokre av dei alternativ for trase gjennom sentrum som har vore vurdert i samband med trasevurderingane til Åsane.

Som forslag til plangrense viser, bør reguleringsplanarbeidet også vurdere betre linjeføring for dagens bybanetrase mellom Agnes Mowinckels gate og Bergen busstasjon, der ei meir direkte linje for Bybanen på sørsida av Bygarasjen/ bussterminalen kan vurderast. Dette kan også vere relevant for framtidige, kommunale planar for utvikling av området rundt Bygarasjen.

Kulturminne:

Kulturminne Sentrum til Fløen/ Møllendal . Planområdet strekkjer seg inn mot den automatisk freda bykjernen, *Middelalderbyen Bergen* – Askeladden ID 89049. Riksantikvaren har gjeve følgjande fråsegn, dagsett 11.12.14:

«Så vidt Riksantikvarens kan se ut fra kartene som er lagt ved saken ligger planområdet utenfor avgrensningen av det automatisk fredete kulturminnet «Middelalderbyen Bergen» som er Riksantikvarens ansvarsområde.»

Riksantikvaren er mynde for automatisk freda kulturminne, og planarbeidet vil krevje nytt fråsegn frå dei, dersom planområdet strekkjer seg inn i den automatisk freda bygrunnen.

Planarbeidet kan få konsekvensar for kulturminne i Store Lungegårdsvann. Saka har difor vore sendt til Bergen Sjøfartsmuseum, som 9.12.14 gav følgjande fråsegn:

«Museet har ikke fått vist alle skipsfunnene i Store Lungegårdsvann på Askeladden-registeret over Bergen. Dersom en trasé ut i Store Lungegårdsvann er aktuelt, vil museet varsle om at det i medhold av §§ 9,10 og 14 vil vurdere nærmere en evt. utfylling i Store Lungegårdsvann i forhold til registrerte skipsfunn. Bakgrunnen er de skipsfunn som ble gjort i forbindelse med planer om utfylling av Store Lungegårdsvann med tunellmasser fra Ulriken-tunellen mot Indre Arna. Det er bare ett skipsfunn som er posisjonert i Askeladden-registeret. Museet avventer nærmere plassering av banetraseen i det videre planarbeidet.»

Vi ber om at merknaden frå Bergen Sjøfartsmuseum vert teke omsyn til. Det bør utgreiast kva konsekvensar traséen vil få for Store Lungegårdsvann og marine kulturminne.

Møllendal og Haukeland universitetssjukehus



A



B



C



D

Planprogrammet viser 4 variantar for haldeplass ved Haukeland:

- a) Variant a nytter dagens Kronstadtunnel, og haldeplassen vil bli plassert i fjell ca. 30 m under bakkenivå mellom Kvinneklubben og Haukeland hotell.
- b) Variant b etablerer ein ny tunnel under Møllendalselven, og nytter såleis ikkje Kronstadsporet. Haldeplassen vil bli plassert under bakken i sjukehusparken.
- c) Variant c har haldeplass i dagen like nord for sjukehuset, ved ny, planlagt hovudinngang.
- d) Variant d er føreslått silt bort i forslaget til planprogram. Variant d har i tillegg til Fløen/ Møllendal haldeplass både i Årstadvollen og ved Haukeland. Denne er føreslått silt bort på grunn av kort avstand mellom dei to haldeplassane (4 – 500 m), auka reisetid og utfordrande linjeføring på grunn av høgdeforskjellane mot Fløen/ Møllendal.

Variant c og d har til felles at det kan bli naudsynt å flytte haldeplassen i Møllendal ut av dei sentrale delane av området og lenger nord på grunn av høgdeforskjellen opp til Haukeland.

Fylkesrådmannen si vurdering av strekninga Møllendal og Haukeland universitetssjukehus:

Regional utvikling

I Møllendal er det vedteke fleire reguleringsplanar som legg til rette for transformasjon av området. Dette gjeld mellom anna ny kunsthøgskule og utbygging av studentbustader det er difor ønskeleg med ei mest mogleg sentral plassering av haldeplassen i Møllendalsområdet. Fylkesrådmannen ser at haldeplassplassering i Møllendal er avhengig av kva slags løysing som vert valt for haldeplass ved Haukeland universitetssjukehus (på grunn av høgdeforskjellen) og er samd i forslaget om å sile bort variant D, slik det er grunngeve i planprogrammet.

Samferdsel:

Når det gjeld Haukeland, så bør det presiserast at det uavhengig av bybaneutbygginga vil vere stor busstrafikk i Haukelandsområdet. Dette gjeld særleg linjer mot Landås, Nattland, Sædalen og Årstadvollen, samt tverrgående busstrafikk mot Haukeland. Haukeland universitetssjukehus kan bli eit sentralt bytepunkt mellom desse linjene og reiser med Bybanen mot Mindemyren og Fyllingsdalen, og dette talar for at vidare reguleringsplanarbeid bør arbeide for eit mest mogleg kompakt og oversiktleg bytepunkt mellom buss og bane i området.

På noverande stadium bør det peikast på at desse variantane må gjere greie for fordelar og ulemper med dei 3 alternativa, ut frå sentrale spørsmål som:

- Driftskostnadar underjordisk haldeplass i forhold til haldeplass for Bybanen i dagen
- Tryggleik og attraktivitet for ein underjordisk haldeplass
- Ulike kvalitetar for dei 3 alternativa som bytepunkt med buss
- Forholdet til andre, sentrale målpunkt i området, t.d. Haraldsplass og Årstadvollen, og planlagt ny hovudinngang for Haukeland på nordsida av sjukehuset.
- I kva grad løysingane er byggbare
- Køyretid for Bybanen

Når det gjeld køyretid, så bør både innverknad på køyretid mellom dei 3 alternativa for haldeplass ved Haukeland vurderast – og total køyretid mellom sentrum og Kronstad. For kollektivsystemet vil det vere positivt om køyretida er relativt lik mellom sentrum og Kronstad, med tanke på å kunne fordele dei reisande likt mellom dei to bybanetraseane.

Kulturminne

Planområdet går her inn i delar av område der det vaks fram maktsete og kongsgard frå jernalderen og fram til mellomalderen, noko som vart grunnlaget for framveksten av Bergen som by. Mellom den naturlege hamna i Store Lungegårdsvann og vassdraget i Isdalen vart det på landskapsryggen på Årstad anlagt høvdingsete som med tida vart kongsgard. Tunet på den gamle kongsgarden låg truleg der Alrekstad gard er lokalisert i dag (Askeladden ID 108724). Alrekstad er nemnd i kongesagaene til Snorre og var kongsgard fram til makta vart flytt til Holmen på 1100- og 1200-talet. Vegen mellom kongsgarden på Årstad og hamna i Store Lungegårdsvann heiter i dag Årstadgeilen, og er eit av dei eldste vegfara i Bergen.

Det er avgjerande for kulturminnemyndet at heilskapen frå Årstad og ut i Store Lungegårdsvann vert teke omsyn til. Ein kan unngå vesentleg negative konsekvensar for denne heilskapen ved å gje forminga av traséen særleg merksemd her.

Langs Årstadgeilen er det fleire automatisk freda kulturminne. Ein fjerna langhaug frå jernalder indikerer at faret er gammalt (Askeladden ID 113866). Det er påvist fleire fasar av forhistorisk jordbruk langs geilen (Askeladden ID 95908, 91312, 91314, 94777 og 115911). Det ligg ein gravhaug frå jernalderen i hagen til Fløenbakken 41 (Askeladden ID 113867). Ved Statsarkivet er det påvist massiv busetjing i form av langhus frå jernalder og dokumenterte jordbruksspor tilbake til omlag 1670 f.Kr, som svarar til eldre bronsealder (Askeladden ID 99500). Nokre hundre meter mot sør, ved Haraldsplass sykehus, er det påvist bygningskonstruksjonar frå førromersk jernalder (Askeladden ID 104249).

Vegfaret langs Fløenbakken var tidleg ein hovudveg mellom byen og Fana, og var ein del av postvegen til Stavanger.

Haukeland universitetssykehus er eit viktig målpunkt i arbeidet, og det er framlagt 3 alternativ for plassering av haldeplass. Planarbeidet må reflektere og ta omsyn til at store deler av Haukeland Universitetssykehus er verna i verneklasse 1 og 2 i *Landsverneplan for helsesektoren*: Askeladden ID 148695, lokalitet 1-13. Riksantikvaren er rett mynde for dei delane av Haukeland Universitetssykehus som er freda og oppført i verneklasse 1: Askeladden ID 148695 – 1 og 2. Riksantikvaren gav 17.12.14 følgjande fråsegn til planarbeidet:

«To bygninger tilhørende Haukeland sykehus ble imidlertid fredet ved forskrift gjennom landsverneplanen for Helse- og omsorgsdepartementet som ble vedtatt 16.02.12. Fredningen omfatter Sentralkjøkkenet/kantinen fra 1966 som ligger innenfor planavgrensningen, og isolatbygningen fra 1912 («H-bygget») som ligger utenfor. De fredete bygningene må sikres i planen.»

Merknaden frå Riksantikvaren må takast omsyn til, ved at dei to bygningane vert regulert til omsynssone bevaring etter § 11-8 i plan- og bygningslova. Kartfestinga må reflektere utstrekninga av vernet av eigedomane i tråd med *Landsverneplanen for Helsesektoren*.

For bygningar og anlegg i Landsverneplan verneklasse 2 er Hordaland fylkeskommune rett mynde. I denne saka gjeld dette dei objekta som er gjeve Askeladden ID 158695 – 3 til 13. Eigedomar i Verneklasse 2 bør regulerast til omsynssone bevaring c) etter § 11-8 i plan- og bygningslova. Kartfestinga må reflektere utstrekninga av vernet gjeve i *Landsverneplan for Helsesektoren* for kvar enkelt eigedom, og planføresegnene etter § 12-7 i plan- og bygningslova må reflektere føremålet med vernet av eigedomane slik det kjem til uttrykk i *Landsverneplan for helsesektoren* for dei einskilde eigedomane.

«Det hvite hus» er i høyringsforslaget til *Landsverneplan for Helsesektoren* vurdert som fredningsverdig. Dette gjeld bygningen sitt eksteriør med trappeanlegg og hage mot vest. Eigedom på gnr. 161 bnr. 15 vart til slutt ikkje omfatta av det endelege vedtaket av *Landsverneplanen for helsesektoren*. Den vart istaden vedteke flytta til ein anna stad i reguleringsplan *Haukeland Universitetssykehus nord*, plan id 19930500, jf. reguleringsføresegner § 1.5.2 og 1.5.3:

- «1.5.2 "Det hvite hus" skal flyttes til område S2. Flyttingen skal skje i samråd med aktuell kulturminnemyndighet.
- 1.5.3 Det skal foreligge godkjent antikvarisk dokumentasjon av bygninger og anlegg før rivingstillatelse kan gis.»

Vi viser også til vedtak i Bergen kommune, sak 194-08. Vesentlig reguleringsendring: -Bergenhus, gnr 161, bnr. 15, gnr 163, bnr 85 m.fl. Haukeland, Barne- og ungdomspsykiatrisk avdeling. Plannummer 11930500, datert 30.07.08, § 2.3.1: «S2 er spesialområde for bevaring av bygning. Eksisterende brakke, som i dag huser Diabetessenteret, skal rives for å gi plass til "Det hvite hus".

Dersom alternativ C vert lagt til grunn som traséalternativ bør ein samkøyre utbygginga av Bybanen med flyttinga av «Det Hvite Hus» i form av rekkefølgekrav, og det gjenståande hagearealet på gnr. 161 bnr. 15

bør takast omsyn til i planarbeidet. Det viktig at hus og resterande grøntanlegg som historieforteljande element, framleis er knytt til kvarandre etter flyttinga av huset.

Årstad kirkested er listeført med Askeladden ID 85983. Hordaland fylkeskommune er rett mynde for kyrkja sine omgjevnader.

Det er trøngt mellom sjukehuset og Møllendal kirkegård, som i høve til våre interesser er av dei viktige kyrkjegardane på Vestlandet som ikkje er knytt til ei soknekyrkje, og med som har høg regional kulturminneverdi. Det er viktig at Møllendal kirkegård ikkje får vesentleg negativ konsekvens av planarbeidet dersom ein fører banetraséen fram her.

Når traséen kjem ut att i Ibsens gate kjem ein inn i eit bystrøk med villaer omkransa av hagar. Like ved den tiltenkte tunnelopninga ligg Årstad telefonsentral, eit kulturminne av regional verdi, teikna av arkitekt Per Grieg og oppført i 1929. Telefonsentralen bør ikkje råkast av traséen, og behalde sin prominente plassering.

Alle dei tre traséalternativa kan kome i konflikt med viktige regionale og nasjonale kulturminneinteresser i dette området, og ein bør gje utforminga av traséen spesiell merksemd her. Vi vil vurdere krav om arkeologisk registrering for å oppfylle undersøkingsplikta, jf. §9 i kulturminnelova, når planområdet vert nærare bestemt.

Det kan tene prosessen om ein går i dialog med kulturminnemyndet for å rydde potensielle konfliktpunkt av vegen i ein tidlig fase, eller dersom ein ser potensiale for konflikt med nasjonale kulturminneinteresser som nemnt ovafor. Dersom ein ser at planarbeidet kan få negativ verknad på kulturminne av nasjonal verdi, bør ein vurdere målretta avbøtande tiltak. Dersom traséforslaget vil få vesentleg negativ konsekvens for viktige regionale og nasjonale kulturminneinteresser som er nemnt ovafor kan Hordaland fylkeskommune vurdere å fremje motsegn, jf. rundskriv H-214 § 2.3.2.

Kronstad og Mindemyren



Kronstad

Kronstad vil vere eit knutepunkt for banen frå sør og banen frå Fyllingsdalen. Planarbeidet skal avklare korleis banetraseen skal knytast saman og om Kronstad skal bli eit bytepunkt i høve til bussystemet.

Planprogrammet legg vekt på gode urbane løysingar og framkome for sykkel og gåande.

Ei viktig premis for byromsutvikling på Kronstad vil vere kva areal som må setjas av til svingradius for Bybanen som vil ha trøng for å kunne skifte mellom dei to traseane.

Planprogrammet legg til grunn at verkstad for bybanen vert flytt til Kokstad og at areal for oppstillingsplass og sjåførfasilitetar vert vurdert i planarbeidet.

Fylkesrådmannen si vurdering av strekninga Kronstad:

Regional utvikling

Kronstad er eit sentralt byutviklingsområde med avgrensa areal for både infrastruktur knytt til bybanen, tilrettelegging for buss, bil og gode tilhøve for gåande. Høgskulen har konkrete planar for utviding og sentrumsområde skal fortettast i tråd med kommuneplanen. Fylkesrådmannen peiker særleg på behov for gode koplingar mellom Haukelandsområdet og byutviklingsområdet på Mindemyren. Det er difor særskilt viktig med samordning mellom dei ulike planarbeida i området.

Samferdsel:

Ut frå behov for fleksibilitet i framtidig driftssystem for Bybanen finn fylkesrådmannen det naudsynt å legge til rette for at alle svingrørslar mellom dei to traseane som møtast på Kronstad skal vere mogleg. Dette har samband med at det i framtida må vere mogleg å køyre fleire ulike linjer på same trase ut frå reisebehov, sjølv om ei slik løysing vil vere noko meir arealkrevjande, og dette sannsynlegvis vil gi eit behov for å ha begge traseane i plan med kvarandre.

Når det gjeld buss- sнопlass på Kronstad, så er det klart at dette vil vere arealkrevjande i ein tett bystruktur. Det er på innerstrekninga at det i dag er kapasitetsutfordringar for Bybanen. Det vert derfor vurdert som positivt at planprogrammet legg opp til utgreiing av permanent sнопlass for buss, i tillegg til haldeplass. Kronstad har ein slik lokalisering i bystrukturen at det ikkje vert vurdert som naturleg å mate reisande med buss til Bybanen på Kronstad, men at det i staden er eit målpunkt i seg sjølve som også har behov for tverrgående bussbetening, mellom anna på grunn av Høgskulen i Bergen.

Som ein del av utgreiinga for Kronstad, som mellom anna skal vurdere behov for verkstad og depot for Bybanen, bør det sjåast på høve til å køyre buss over dagens depotområde på Kronstad, og vidare til Ibsens gate. Dette kan gi ein betydeleg gevinst for kollektivsystemet i området, ved å gi ein meir føreseieleg busstrase på tvers mot Haukeland. Dette kan fjerne behovet for å legge til rette for sнопlass for buss på Kronstad, vet at bussane køyrer vidare (og betener) Haukeland universitetssjukehus, og nyttar trikkeløyfa i Fridalen til å vende (trikkeløyfa vert no prosjektert til regulerings- og bussнопlass). Ei slik løysing må kombinerast med framkomsttiltak i øvre del av Ibsens gate inn mot kryss med Haukelandsveien.

Fylkesmannen si vurdering knytt til Mindemyren

Reguleringsplan for Mindemyren er vedtatt av bystyret, men det er knytt motsegn til jernbanebanen sitt areal. Dette er enno ikkje avklart. Ei føresetnad for framføring av Bybanen over Mindemyren er at Jernbaneverket frigjer dette arealet.

Planprogrammet tar høgde for at ved detaljplanlegging av bussystemet knytt til Bybane frå sentrum til Fyllingsdalen kan det vise seg at det vil vere behov for løysingar for å få på plass gode overganger mellom buss og bane. Ved behov vil dette løysast som endringar i reguleringsplan for Mindemyren.

Samferdsel:

Det høge talet på arbeidsplassar på Mindemyren føreset at ein betydeleg del av arbeidstakarane nyttar kollektivtrafikk til og frå området. Erfaringar frå dagens bybanelinje viser at for dei som ikkje er busett i nærleiken bybanetraseane, og som mogleg kapasitetssupplement til Bybanen, vil det vere naudsynt å legge til rette for busstransport.

Det er ei utfordring for kollektivandelen at ein så omfattande områdereguleringsplan ikkje legg til rette for større grad av bussprioritering inn til og gjennom området. Ei optimal løysing hadde lagt til rette for føreseieleg framkomst gjennom planområdet, til dømes i bybanesporet, noko som ikkje har vore vurdert som ønskeleg frå Bergen kommune si side.

Fylkesrådmannen finn at det kan vere mogleg å unngå å måtte legge til rette for buss gjennom den sentrale traseen over Mindemyren, dersom dei tverrgående aksane kan styrkast. Dette gjeld nemnte trase over Kronstad, og Minde allé mot Wergeland. Reguleringsplan for Bybanen til Fyllingsdalen bør derfor vurdere høve til å sikre tverrgående busslinjer over Mindemyren føreseieleg framkomst og funksjonelle haldeplassar. Det bør også vurderast om bybanehaldeplassen Mindemyren sør kan plasserast nærare Minde allé, slik at dette kan gi kompakte og oversiktlege byter mellom buss og bane.

Fylkesrådmannen vurderer dette som sentralt for å oppnå mål om tal for kollektivreisande til Mindemyren, samstundes som betre tverrsamband for buss i Bergensdalen kan løyse fleire utfordringar med kollektivsystemet for reiser som ikkje har sentrum som målpunkt. Utfordringa med ei slik løysing er at reisande med buss vert vist til Kronstad, Minde allé eller Fjøsangervegen, altså ytterpunktene av Mindemyrenplanen. Det må derfor sikrast gode gang- og sykkeltilhøve mot desse haldeplassane.

Driftsopplegg for Bybanen til Fyllingsdalen er ikkje avklart. For framtidig fleksibilitet bør planarbeidet gjere ei vurdering av etablering av vendespor for Bybanen på Mindemyren.

Oppsummering: Planprogram for Bybanen mellom sentrum og Fyllingsdalen – delstrekning 1 – Nonneseter - Mindemyren

Samferdsel:

Det er ein føresetnad for bybane til Mindemyren at Jernbanelinjet sitt Kronstadspor og areal på Mindemyren kan nyttast av Bybanen. Det er derfor av sentral betydning at Jernbanelinjet tar aktivt del i det vidare planarbeidet. Det kan presiserast at planavgrensing til Nonneseter ikkje ekskluderer nokre av dei alternativ for trase gjennom sentrum som har vore vurdert i samband med trasevurderingane til Åsane.

For Bergen busstasjon må planarbeidet sikre at funksjon og tilkomst vert oppretthaldt. Når det gjeld forholdet til arbeidet med kommunedelplanen, så må denne starte så tidleg som mogleg, slik at eventuelle behov for areal til Bybanen til Fyllingsdalen kan regulerast i tide.

Planprogrammet viser 4 variantar for betening av Haukeland universitetssjukehus, vi er samd i utsiling av alternativ D. Haukeland er eit sentralt målpunkt for kollektivtrafikken, og kan få funksjon som bytepunkt mellom busslinjer sør – nord, og bybane til Fyllingsdalen.

Bybanelinjene mot Flesland og Fyllingsdalen møtast på Kronstad, som med ny høgskule er blitt eit stort målpunkt for kollektivreisande. Av omsyn til framtidig driftsfleksibilitet bør det derfor leggjast til rette for at Bybanen kan ta alle svingrørslar på Kronstad mellom dei to traseane, samt at det også vert lagt til rette for bussbetening av området.

Regional utvikling:

Planarbeidet må legge vekt på å støtte opp under senterstruktur og senterutvikling. Det bør også tas omsyn til Amalie Skram vidaregåande skule sitt behov og funksjon.

Kulturminne:

Alle dei tre traséalternativa kan kome i konflikt med viktige regionale og nasjonale kulturminneinteresser i dette området, og ein bør gje utforminga av traséen spesiell merksemd her. Vi vil vurdere krav om arkeologisk registrering for å oppfylle undersøkingsplikta, jf. §9 i kulturminnelova, når planområdet vert nærare bestemt.

Det kan tene prosessen om ein går i dialog med kulturminnemyndet for å rydde potensielle konfliktpunkt av vegen i ein tidlig fase, eller dersom ein ser potensiale for konflikt med nasjonale kulturminneinteresser som nemnt ovafor. Dersom ein ser at planarbeidet kan få negativ verknad på kulturminne av nasjonal verdi, bør ein vurdere målretta avbøtande tiltak. Dersom traséforslaget vil få vesentleg negativ konsekvens for viktige regionale og nasjonale kulturminneinteresser som er nemnt ovafor kan Hordaland fylkeskommune vurdere å fremje motsegn, jf. rundskriv H-214 § 2.3.2.

4.4 Delstrekning Mindemyren - Fyllingsdalen

Fylkesrådmannen viser til at planprogrammet foreslår at to av tre forslag til trase for Bybanen mellom Mindemyren og Oasen senter vert silt bort. Dette gjeld:

- Trase via Fjøsangerkrysset til Oasen
- Trase via Nebbestølen/ Lynghaugen til Oasen

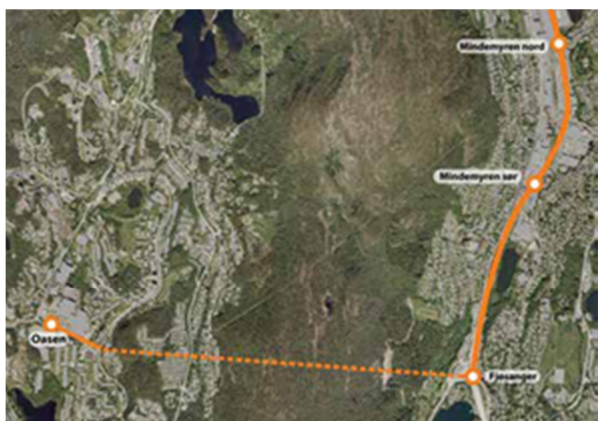
Planprogrammet foreslår såleis at berre traseen som går direkte til bydelssenteret Oasen frå Mindemyren går vidare til regulering. Ny Oasen terminal med kollektivfelt og betre, meir direkte tilkomst for buss er under regulering. Eitt forslag til ny terminalutforming er vist i planprogrammet.



Via Nebbestølen/Lynghaug til Oasen



Direkte til Oasen



Via Fjøsanger

Fylkesrådmannen si vurdering:

Fylkesrådmannen er samd i den silinga som er føreslått i planprogrammet der trase via Nebbestølen og Fjøsanger er silt ut.

Det bør vidare peikast på at det er viktig å sikre eit kollektivtilbod mellom ulike deler av Fyllingsdalen og bydelssenteret Oasen. Det er grunn til å forvente at ein del av tilbodet frå Oasen mot Bergen sentrum må oppretthaldast som følgje av at bybanetraseen går via Mindemyren og Haukeland, slik det mellom anna er gjort greie for i rapporten om framtidsperspektiv for kollektivtrafikken i Bergen vest.

Mindemyren til Oasen

Ny Oasen terminal er under regulering. Med Bybane til Oasen vil det vere viktig at terminalen vert eit kompakt og oversiktleg bytepunkt for buss – bane og buss – buss, i tillegg til at det vert arbeidd med effektivt køyremønster for gjennomgåande buss utan omvegar og strafferundar inne på terminalen. Pågåande reguleringsplan for ny Oasen terminal må samkøyrast med plan for utbygging av Bybanen. Terminalutforminga må og vise løysing for taxi.

Kulturminne:

Bydelssenteret Oasen i Fyllingsdalen har stadvis arkitektoniske og byplanmessige kvalitetar som er tidstypiske, og som planarbeidet i tilstrekkeleg grad bør kartlegge og reflektere. Dersom planarbeidet kjem i konflikt med desse ber vi om at ein ser etter gode løysingar.

Forslaget via Fjøsanger til Oasen er silt ut i samsvar med HFK sine interesser i forhold til kundegrunnlag for kollektivtransport og omsyn til natur- og kulturminneinteresser.

Dersom alternativet med trasé til Fjøsanger vert lagt til grunn må ein tidlig kartlegge og ta omsyn til at her er fleire kulturminne som er freda eller har nasjonal kulturminneverdi, i samspel med store grøntareal og rekreasjonsareal i det tronge landskapsrommet.

Oasen til Spelhaugen



Regional utvikling:

Bergen kommune har starta arbeid med planarbeid for framtidig utvikling av Fyllingsdalen. Dette er positivt og kan bidra til at potensiale for miljøvennleg byutvikling kring haldeplassane kan utnyttast optimalt. Det er viktig at planar for gode bytepunkt mellom buss og bane sykkel og gange vert lagt inn i tidleg fase. Planarbeidet er ikkje formelt varsla oppstart og det blir viktig at det vert tett samhandling mellom dette planarbeidet og planane for kollektivtransport i det vidare.

Spelhaugen har funksjon som innfallsport til naturområdene i Kanadaskogen. Fortsatt god tilkomst til området må sikrast i planarbeidet.

Arealmessig avklaring knytt til ei eventuell vidareføring av bybane til Loddefjord vil få verknad for planforslag til Spelhaugen.

Oppsummering: Planprogram for Bybanen mellom sentrum og Fyllingsdalen – delstrekning 3 - Mindemyren – Spelhaugen

Samferdsel:

Ny Oasen terminal er under regulering. Med Bybane til Oasen vil det vere viktig at terminalen vert eit kompakt og oversiktleg bytepunkt med effektivt kjøyremønster.. Terminal må samkøyrast med plan for utbygging av Bybanen.

Regionalutvikling:

Planarbeidet må legge vekt på å støtte opp under senterstruktur og senterutvikling og samordnast med planarbeidet som er påbegynt.

Kulturminne:

Vi står opp om at alternativet med trasé til Fjøsanger er silt ut, då her er mange kulturminne av nasjonal verdi i eit trangt landskapsrom. Bydelssenteret Oasen i Fyllingsdalen har stadvis arkitektoniske og byplanmessige kvalitetar som planarbeidet i tilstrekkeleg grad bør kartlegge og reflektere.

5 Fylkesrådmannens samla vurdering av planprogramma

Fylkesrådmannen støttar oppstart av Bergen kommune sitt arbeid med Kommunedelplan for kollektivsystem Bergen - Vest.

Oppstart av reguleringsplanar for Bybanen frå sentrum mot Fyllingsdalen er eit riktig grep for å halda kontinuitet i utbyggingsarbeidet. Fylkesrådmannen ser det som naudsynt og at desse planane blir sett i samanheng og legg dei derfor fram for politiske utval samla. Fylkesmannen tilrår planprogramma, men vil presisere nokre regionale interesser som bør vektleggast.

Innspel til oppstart av kommunedelplanen:

Fylkesrådmannen meiner planprogrammet gir eit godt grunnlag for å avklare kollektivsystem for Bergen vest.

For kommunedelplanen vil fylkesrådmannen også peike på fylkeskommunens ansvar for kollektivtrafikken i heile fylket generelt, og forholdet til omlandskommunane i vest spesielt. Trafikkbiletet på vestre innfartsåre er ein direkte konsekvens av mellom anna kvaliteten på kollektivtilbodet frå omlandskommunane mot Bergen. Fylkesrådmannen vil derfor tilrå at kommunedelplanarbeidet også har fokus på kopling mot omlandskommunane, og at det vert sikra ein regional samanheng for kollektivtrafikken. Nabokommunane Fjell og Askøy bør knyttast sterkare inn i arbeidet med analysar og plan.

Fylkesrådmannen minner om mål for Bybanen fortsatt ligg fast. For korridorane over Puddefjordsbrua til Fyllingsdalen eller langs Rv 555 til Loddefjord/ Storavatnet, anbefalar rapporten at det i staden vert satsa på å skape gode trasear for buss. Spørsmål om kollektivtrase og teknologival (buss eller bane) i tillegg til bybane til Fyllingsdalen skal avklarast gjennom kommunedelplanen.

Sentrum er navet i kollektivtrafikken i Bergensområdet, og fylkesrådmannen er derfor positiv til at Bergen kommune, saman med fylkeskommunen og Statens vegvesen, skal vurdere korleis kollektivtrafikken kan sikrast gode forhold for vekst også i framtida. Ideelt sett for Bybanen til Fyllingsdalen var løysinga for sentrum inkludert i reguleringsplanen, men fylkesrådmannen tilrår likevel at dette vert ein del av kommunedelplanen. Grunnen til dette er at kommunedelplanen kan ha eit større, samla perspektiv på korleis det heilskaplege kollektivsystemet i sentrum skal løysast. Fylkesrådmannen finn det sentralt at arbeidet med sentrum startar opp så tidleg som mogleg, for å sikre at eventuelle behov for areal vert regulert i tide. Her står spørsmålet om det er driftsmessig plass til to bybanelinjer frå sør som ender i sentrum sentralt.

Fylkesrådmannen vil også trekke fram konsulentrapport frå Cowi på oppdrag frå Skyss, om framtidig kollektivsystem i Bergen vest. Denne rapporten vart utarbeidd for å gi eit fagleg grunnlag til arbeidet med samla kollektivsystem i Bergen vest. Rapporten gir eit godt, samla oversyn over kollektivtrafikk i Bergen vest, og er såleis relevant både for reguleringsplan for Bybanen til Fyllingsdalen og kommunedelplanen for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og vest. Rapporten anbefalar bybane til Fyllingsdalen via Haukeland og Mindemyren, i staden for ein trase over Puddefjordsbrua til Fyllingsdalen. Grunngevinga er, basert på at traseen kan skape eit nytt, sterkt tilbod mellom sentrum og Fyllingsdalen som kan rekruttere nye kollektivreisande, redusere reisetida mellom Fyllingsdalen og Bergensdalen, støtte opp under ny, større byutvikling på Kronstad og Mindemyren – og løyse kapasitetsproblema på innerstrekninga til Bybanen mellom sentrum og Kronstad.

Regional utvikling:

Planarbeidet må vektlegga «regional plan for attraktive senter» og samkøyrast med "Regional areal- og transportplan for Bergensområdet". Planen må synleggjere potensialet for byutvikling i ulike korridorar. Det må leggast vekt på forskjellar ved ulike driftsløysingar. Planen må leggast inn som eiga tema i konsekvensutgreiinga. Folkehelse må være gjennomgåande tema i planarbeidet.

Kulturminne:

Utgreiinga av kulturminneverdiar med val av planområde, hovudkorridor og transportmiddel, bør vurdere korleis dei historiske bystrukturane vert påverka. I særleg grad gjeld dette Bergen sentrum, med mange kulturminnemed regional og nasjonal kulturminneverdi.

Det bør gjevast særleg merksemd til den historiske byen, som er eit viktig kulturminne i seg sjølv, gjev Bergen attraktivitet, og er ei god ramme for enkeltkulturminne. Planarbeidet bør slutte opp om dette ved tilpasse seg desse kulturminneverdiane.

Stamlinjene går i dag inn i og kryssar hovudaksar og sentrale rom i byen. Det kan her være potensiale for konflikt med nasjonale kulturminneinteresser, og ein bør greie ut konsekvensane av planarbeidet i høve til bystrukturen. Dette bør i naudsynt utstrekning vurderast for alternativa i korridoranalysane, og bør være ein del av konsekvensutgreiinga.

Planprogram for Bybanen

Fylkestinget gjorde i 2010 vedtak om utbyggingsrekkefølge for Bybanen, under handsaming av rapport om framtidig bybanenett i Bergen. Bybanen til Åsane vart plassert som byggetrinn 4, mens Fyllingsdalen vart byggetrinn 5. Fylkestinget viste samstundes til behovet for kontinuerleg utbygging av Bybanen.

Byrådet i Bergen gjorde 27. november 2014 vedtak om å «stille saken i bero», og det er no meldt oppstart på regulering av Bybanen til Fyllingsdalen i staden for til Åsane. Fylkesrådmannen vil her vise til fylkeskommunen sitt fokus på kontinuerleg utbygging av Bybanen, og med vekt på dette støttar fylkesrådmannen at utbyggingsrekkefølga er endra slik at Fyllingsdalen vert nytt byggetrinn 4 etter Flesland.

Når det gjeld traseval for Bybanen via Haukeland og Mindemyren til Fyllingsdalen, så vil fylkesrådmannen vise til at dette er i tråd med vedtaket gjort i samband med handsaming av bybanenettrapporten i 2010. I 2011 ga også Statens vegvesen anbefaling om same trase gjennom *KVU for transportsystemet i Bergensområdet*. Fylkesutvalet handsama KVU slutta seg til hovudkonklusjonane i november 2011. Fylkesrådmannen peiker også på konsulentrapport frå Cowi på oppdrag frå Skyss, om framtidig kollektivsystem i Bergen vest som klart tilrår denne løysinga.

Fylkesrådmannen vil streke under at planavgrensinga for bybanearbeidet mot Fyllingsdalen til Nonneseter er sentral med tanke på vidare trase gjennom sentrum til Åsane. Ved å avgrense planarbeidet til Nonneseter vert ingen av dei traseane som var føreslått gjennom sentrum i trasevurdering og konsekvensutgreiing for Bybanen til Åsane ekskludert.

Fylkesrådmannen tilrår forslag til planprogram.

Innspel til oppstart av reguleringsplan for Bybanen delstrekning Nonneseter - Mindemyren

Kommunedelplan for kollektiv mot vest skal utgreie løysingar i sentrum. Det bør særleg vurderast korleis området til Jernbane kan løysast på lengre sikt. Det bør også tas omsyn til Amalie Skram vidaregåande skule sitt behov og funksjon. Planarbeidet bør også avklare behov for endring av reguleringsplanar i sentrum av omsyn til både buss og bane mot Åsane og mot vest.

Planarbeidet må legge vekt på å støtte opp under senterstruktur og senterutvikling.

Traséalternativa kan kome i konflikt med viktige regionale og nasjonale kulturminneinteresser i dette området. Det er viktig med tett samarbeid med kulturminnemyndet for å rydde potensielle konfliktpunkt av vegen, og ein bør gje utforminga av traséen spesiell merksemd her.

Dersom ein ser at planarbeidet kan få negativ verknad på kulturminne av nasjonal verdi, bør ein vurdere målretta avbøtande tiltak. Dersom traséforslaget vil få vesentleg negativ konsekvens for viktige regionale og nasjonale kulturminneinteresser som er nemnt ovafor kan Hordaland fylkeskommune vurdere å fremje motsegn.

Innspeil til oppstart av reguleringsplan for bybane - delstrekning Mindemyren -Spelhaugen

Planarbeidet må legge vekt på å støtte opp under senterstruktur og senterutvikling og samordnast med planarbeidet som er på begynt i Fyllingsdalen.

Vi stør opp om at alternativet med trasé til Fjøsanger er silt ut, då her er mange kulturminne av nasjonal verdi i eit trangt landskapsrom.