

Saksprotokoll i Utval for kultur, idrett og regional utvikling - 15.02.2017

Kari F Aakre (A) er varamedlem i styret for bybanen og ønskte at utvalet vurderte om ho var ugild i saka. Ho har vore på eitt styremøte.

Eit samla utval fann at Aakre var ugild jf. Forvaltningslova § 6.e, og ho gjekk frå.

Kjell Håland (A) sette på vegner av A, KrF, Sp, H og V fram slikt forslag:

«Alternativ til fylkesrådmannen sitt forslag:

1. Forslag til reguleringsplan for Bybane - sentrum - Fyllingsdalen oppfyller i hovudsak fylkeskommunen sine innspel til planprogrammet. Dialogen mellom Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune i planprosessen har vore omfattande og konstruktiv.
2. **Generelle merknader**

Klima og miljø

Det må ligge langsiktige klima- og miljømål til grunn for utbygginga av bybanenettet i Bergen. Bybanen er eit viktig tiltak for å fremje klima- og miljømåla for Bergen og Hordaland. Bergen tek mål av seg til 10 prosents nedgang i personbiltrafikken til 2020 og 20 % nedgang til 2030. For byvekstavtalane ligg nullvekstmål i personbiltrafikken til grunn. Derfor må veksten i trafikkarbeidet i hovudsak kome med kollektiv, sykkel og gange. Sidan første bybanestrekninga opna i 2010, har påstigninga til kollektive trafikkmiddel auka med om lag 45 %. Det må derfor ligge eit kostnadsbilete i botn som tek høgde for den høge klima- og samfunnsgevinsten tiltaket gjev.

Kostnader

Sjølv om Bybane til Fyllingsdalen er ei prioritert oppgåve vil fylkeskommunen leggja vesentleg vekt på kostnadssida både ved utbygging og drift ved val mellom ulike alternativ. Nokre kostnadskrevjande alternativ vil måtta krevje større grad av medfinansiering som enno ikkje er avklart.

Byutvikling

Bybanen er det viktigaste verkemiddelet for å restrukturere bymønsteret i Bergen og for å fremje miljøvenleg arealbruk. Bybanen byggjer ny by, og dette må gjerast med kvalitet for gåande og syklande i sentera og langs traséane. Tilrettelegging for nye bustads- og næringsområde og gode transportårer og møteplassar for gåande og syklande bør vere ein sjølvsgagt og integrert del av planlegginga og bygginga av bybanen.

Banen vil i stor grad kunne bidra til positiv byutvikling i viktige senterområde og transformasjonsområder som Møllendal, Mindemyren, Fyllingsdalen og Spelhaugen. Byggetrinn 4 for Bybanen legg også til rette for å skape kompakte og oversiktlege byter mellom transportmidlane.

Kulturminne

Omsyn og prosess knytt til kulturminne har verknad for val av løysingar, og på område der det er konflikt vil formelle krav til prosess kunne ha konsekvensar for framdrift. Fylkesutvalet ber om at Bergen kommune gir prioritet for naudsynt dokumentasjon og samhandling med Fylkeskonservatoren.

Sykkel

Det er ei prioritert målsetting å få opp sykkelandelen i Bergen som berre er på 3 %. Det er viktig at det både ved bygging av nye vegar og ny bybanetrasé vert bygd parallelle og integrerte sykkelvegar. Sykkeltunnellen gjennom Løvestakken til Fyllingsdalen er eit

framtidretta pilotprosjekt som binder saman to bydelar og som er eit type tiltak som vil få opp sykkelandelen, ikkje minst for reiser mellom arbeid og bustad.

Kollektivtransportnettet

Sjølv med satsinga på bybane vil kollektivreiser med buss ha stort omfang og supplera bybanen. Det er knytt usikkerheit til verknaden av ulike tiltak for framkome med buss. Det bør opnast for fortløpande vurdering av nye tiltak for å styrke busstransporten. I særleg grad gjeld dette tverrgåande linjer gjennom Bergensdalen og ved terminalen i Fyllingsdalen.

Kommunedelplan for kollektivtransportsystem mot vest må prioriterast.

3. Merknader til delstrekningar

Delstrekning 1 Nonnesenter – Kronstad

Framkomst for buss rundt Bystasjonen må konkretiserast og beskrivast betre saman med at tryggleik for gåande og syklende sikrast.

Banen må sikrast føresetnader for 70 km/t hastigheit langs Store Lungegårdsvann.

Fylkesutvalet ser med uro på summen av dei store inngrepa der det historiske vegfaret Årstadgeilen opnar seg mot det som tidligare var hamneområdet til kongsgarden. Slik alternativ 2 ligg føre no, kan det ikkje tilråast. For ikkje å svekke leselegheita til Bergen si forhistorie bør sumverknaden av samferdslekonstruksjonane reduserast.

For tunnellinislag for Bybanen anbefaler fylkesutvalet alternativ 1, som vil ligge nærast Møllendal sentrum, som vert vurdert til å vere meir skånsamt for kulturmiljø og kulturlandskap, ha ei betre linjeføring og vil vere betre med tanke på flom enn nord-alternativet.

Sykkelløysing med flytting av uttrekksspor for jernbanen er berre aktuell dersom full statleg finansiering.

Fylkesutvalet tilrår at løysinga ved Haukeland sjukehus lyt vere tenleg for heile helseklynga, også for Haraldsplass sjukehus.

Delstrekning 2 Mindemyren

Det er positivt at omsyn til syklende er godt ivaretatt. Reguleringa må også sikre rom for tverrgåande buss-samband.

Planforslaget legg til rette for at Bybanen skal byggast med fullt tverrsnitt i Kanalveien. Fylkesutvalet kan akseptere mellombels løysingar dersom dette gjer det mogleg å oppretthalde dei mange arbeidsplassane i anleggsfasen og den første driftsfasen.

Delstrekning 3 Mindemyren - Fyllingsdalen

I Fyllingsdalen er det viktig at terminal og bybanehaldeplass opplevast som eit samla kollektivknutepunkt, og vert ein integrert del av senterområdet som er under planlegging. Framkome for buss til og frå terminalen må gjevast prioritet.

Av omsyn til tryggleik må likerettarar for straumforsyning plasserast utanfor tunell, med moglege tilkomst for bil.»

Anita G Johannessen (Frp) sette fram slik protokollmerknad:

«Frp sin fylkestingsgruppe vil i sak om Bybane mellom Bergen sentrum og Fyllingsdalen be om at det **ikke** må bli konflikt mellom bybaneprosjektet og dets trasévalg og prosjektet «Tog Åsane - Flesland» utarbeidet og utredet av NSB Trafikk og plan.»

Det var 12 representantar til stades.

Røysting

Håland sitt forslag vart samrøystes vedtatt mot fylkesrådmannen sitt forslag som fall.

Innstilling

1. Forslag til reguleringsplan for Bybane - sentrum - Fyllingsdalen oppfyller i hovudsak fylkeskommunen sine innspel til planprogrammet. Dialogen mellom Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune i planprosessen har vore omfattande og konstruktiv.

2. Generelle merknader

Klima og miljø

Det må ligge langsiktige klima- og miljømål til grunn for utbygginga av bybanenettet i Bergen. Bybanen er eit viktig tiltak for å fremje klima- og miljømåla for Bergen og Hordaland. Bergen tek mål av seg til 10 prosents nedgang i personbiltrafikken til 2020 og 20 % nedgang til 2030. For byvekstavtalane ligg nullvekstmål i personbiltrafikken til grunn. Derfor må veksten i trafikkarbeidet i hovudsak kome med kollektiv, sykkel og gange. Sidan første bybanestrekninga opna i 2010, har påstigninga til kollektive trafikkmiddel auka med om lag 45 %. Det må derfor ligge eit kostnadsbilete i botn som tek høgde for den høge klima- og samfunnsgevinsten tiltaket gjev.

Kostnader

Sjølv om Bybane til Fyllingsdalen er ei prioritert oppgåve vil fylkeskommunen leggja vesentleg vekt på kostnadssida både ved utbygging og drift ved val mellom ulike alternativ. Nokre kostnadskrevjande alternativ vil måtta krevje større grad av medfinansiering som enno ikkje er avklart.

Byutvikling

Bybanen er det viktigaste verkemiddelet for å restrukturere bymønsteret i Bergen og for å fremje miljøvenleg arealbruk. Bybanen byggjer ny by, og dette må gjerast med kvalitet for gåande og syklende i sentera og langs traséane. Tilrettelegging for nye bustads- og næringsområde og gode transportårar og møteplassar for gåande og syklende bør vere ein sjølvstøtt og integrert del av planlegginga og bygginga av bybanen.

Banen vil i stor grad kunne bidra til positiv byutvikling i viktige senterområde og transformasjonsområder som Møllendal, Mindemyren, Fyllingsdalen og Spellhaugen. Byggetrinn 4 for Bybanen legg også til rette for å skape kompakte og oversiktlege byer mellom transportmidlane.

Kulturminne

Omsyn og prosess knytt til kulturminne har verknad for val av løysingar, og på område der det er konflikt vil formelle krav til prosess kunne ha konsekvensar for framdrift. Fylkesutvalet ber om at Bergen kommune gir prioritet for naudsynt dokumentasjon og samhandling med Fylkeskonservatoren.

Sykkel

Det er ei prioritert målsetting å få opp sykkelandelen i Bergen som berre er på 3 %. Det er viktig at det både ved bygging av nye vegar og ny bybanetrasé vert bygd parallelle og

integreerte sykkelvegar. Sykkeltunnelen gjennom Løvstakken til Fyllingsdalen er eit framtidsretta pilotprosjekt som binder saman to bydelar og som er eit type tiltak som vil få opp sykkelandelen, ikkje minst for reiser mellom arbeid og bustad.

Kollektivtransportnettet

Sjølv med satsinga på bybane vil kollektivreiser med buss ha stort omfang og supplera bybanen. Det er knytt usikkerheit til verknaden av ulike tiltak for framkome med buss. Det bør opnast for fortløpande vurdering av nye tiltak for å styrke busstransporten. I særleg grad gjeld dette tverrgåande linjer gjennom Bergensdalen og ved terminalen i Fyllingsdalen.

Kommunedelplan for kollektivtransportssystem mot vest må prioriterast.

3. Merknader til delstrekningar

Delstrekning 1 Nonnesenter – Kronstad

Framkomst for buss rundt Bystasjonen må konkretiserast og beskrivast betre saman med at tryggleik for gåande og syklende sikrast.

Banen må sikrast føresetnader for 70 km/t hastigheit langs Store Lungegårdsvann.

Fylkesutvalet ser med uro på summen av dei store inngrepa der det historiske vegfaret Årstadgeilen opnar seg mot det som tidligare var hamneområdet til kongsgarden. Slik alternativ 2 ligg føre no, kan det ikkje tilråast. For ikkje å svekke leselegheita til Bergen si forhistorie bør sumverknaden av samferdslekonstruksjonane reduserast.

For tunnellinislag for Bybanen anbefaler fylkesutvalet alternativ 1, som vil ligge nærast Møllendal sentrum, som vert vurdert til å vere meir skånsamt for kulturmiljø og kulturlandskap, ha ei betre linjeføring og vil vere betre med tanke på flom enn nord-alternativet.

Sykkelløysing med flytting av uttrekksspor for jernbanen er berre aktuell dersom full statleg finansiering.

Fylkesutvalet tilrår at løysinga ved Haukeland sjukehus lyt vere tenleg for heile helseklynga, også for Haraldsplass sjukehus.

Delstrekning 2 Mindemyren

Det er positivt at omsyn til syklende er godt ivaretatt. Reguleringa må også sikre rom for tverrgåande buss-samband.

Planforslaget legg til rette for at Bybanen skal byggast med fullt tverrsnitt i Kanalveien. Fylkesutvalet kan akseptere mellombels løysingar dersom dette gjer det mogleg å oppretthalde dei mange arbeidsplassane i anleggsfasen og den første driftsfasen.

Delstrekning 3 Mindemyren - Fyllingsdalen

I Fyllingsdalen er det viktig at terminal og bybanehaldeplass opplevast som eit samla kollektivknutepunkt, og vert ein integrert del av senterområdet som er under planlegging. Framkome for buss til og frå terminalen må gjevast prioritet.

Av omsyn til tryggleik må likerettarar for straumforsyning plasserast utanfor tunell, med mogleg tilkomst for bil.»

Protokollmerknad frå Frp:

Frp sin fylkestingsgruppe vil i sak om Bybane mellom Bergen sentrum og Fyllingsdalen be om at det ikke må bli konflikt mellom bybaneprosjektet og dets trasévalg og prosjektet «Tog Åsane - Flesland» utarbeidet og utredet av NSB Trafikk og plan.