

KUNSTPLAN FOR BYBANEN

Mål og strategi

1. INNLEIING
2. MANDAT
3. BYBANEN
4. KONTEKST
 - BYUTVIKLING
 - TRASEEN FRÅ BERGEN SENTRUM TIL FYLLINGSDALEN
5. BRUKARAR OG PUBLIKUM
6. KUNSTKOMITEENS VURDERINGAR OG VAL
7. MILJØ OG SAMFUNNSANSVAR
8. FORMIDLING
9. EIGARSKAP OG FORVALTNING
10. KUNSTKOMITEEN

1. INNLEIING

Bybanen skal både vere rygggrada i Bergens kollektive transportsystem og premissgjevar i utviklinga og fortettinga i Bergen. Bybanen er ledd i Bergensprogrammet, som skal sikra ein klimavenleg utvikling av veg- og transportnett i byen. I 2017 opna Bybanen til Bergen Lufthamn, Flesland og traséen til Fyllingsdalen, linje 2, blei vedteke. Bybanen er reiskap for å utvikla ein kompakt by med gode bu- og livskvalitetar, aktive nærmiljø og ei klimavenleg framtid. Den gjer at dei reisande lettare enn før kan nytta gang-, sykkel- og kollektivtransport. Bergensprogrammet er eit samarbeid mellom Statens vegvesen, Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune.

I samband med Bybanen kjem ikkje berre haldeplassar, nye byrom og trasé, men og ny kunst. Bybanen sitt kunstprogram er og finansierte gjennom Bergensprogrammet. Til linje 1 frå Bergen sentrum til Bergen Lufthamn Flesland, er det gjennomført i alt 10 kunstprosjekt i perioden 2010-2017: elektroniske verk, veggmåleri og skulptur.

Til linje 2, frå Bergen sentrum til Fyllingsdalen er det sett av kr 5 mill. til kunst. Det vert og søkt om midlar frå andre, t.d. KORO. Ein kunstkomité med brei representasjon starta sitt arbeid i juni 2017. Kunstprosjektet skal vere avslutta ved årsskiftet 2021/2022.

2. MANDAT

Hordaland fylkeskommune ser kunst til Bybanen som særskild viktig, noko som er stadfesta i vedtak i Fylkesutvalet 18. februar 2009, sak 53/09. Fylkesrådmannen skriv i saksframlegget at han ser det som

naturleg at Hordaland fylkeskommune vidarefører ordninga med kunst til bygg til og å gjelda Bybaneutbygginga. Den vedtekne kunstordninga for bygg ligg tett opp til KORO (Kunst i offentlege rom) si ordning. I Kultur- og ressursutvalet 21. august 2012, sak 78/12, vart prinsippa og strukturen for arbeidet meir utpensla. Kunstprosjekta skal i all hovudsak byggje på og vere ei vidareføring av kunstprosjektet knytt til fase 1. Ein vil at grunnprinsippa i kunstplanen frå fase 1 og skal gjelda for seinare utbygging. Kunstkomiteen skal utvikle dei meir spesifikke delane av planen som gjeld dei nye strekningane og finansiering av desse.

3. BYBANEN

Bybanen Utbygging (BU) er ei avdeling i Hordaland fylkeskommune med ansvar for planlegging, design og utbygging av Bybanen. Reguleringsarbeidet som ligg til grunn for utbygginga, blir gjennomført i regi av Planavdelinga i Bergen kommune. Når banen er sett i drift er det Bybanen AS (BBAS) som har ansvar for forvaltning, drift og vedlikehald av infrastruktur og rullande materiell, medan Skyss organiserer transporttilbodet. Bybanen AS er eigd av Hordaland fylkeskommune. Skyss er ei eining under Samferdsleavdelinga i Hordaland fylkeskommune,

Bygginga av Bybanen er del av Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø. Bergensprogrammet er eit spleiselag mellom Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune, Staten og innbygarane i Bergensområdet. Linje 1 frå Bergen sentrum til Flesland er bygd i tre byggetrinn, i perioden 2008 til 2017. Reguleringsplanen for linje 2 (heretter kalla byggetrinn 4) frå Bergen sentrum til Fyllingsdalen blei vedteke i Bergen bystyre 22. juni 2017. Byggestart er venta i 2018. Linja skal takast i bruk i 2022.

4. KONTEKST.

BYUTVIKLING

Byggetrinn 1-3 frå Bergen sentrum til Flesland viser allereie no i kor stor grad Bybanen er ein motor for byutvikling. Den har medverka til nye bydelar, nye bustader, nye plasser å dra til og nye plasser å høyre til. Område er knytt saman på ein ny og enkel måte, på tvers av tidligare infrastruktur og geografiske hindringar. Bybanen har hatt verknad på kvardagen i Bergen langt utover det dei fleste forventar, og har i dag om lag 30 000 påstigingar dagleg. Men som med all byutvikling medfører Bybanen og endringar som og kan vere smertefulle for enkeltpersonar. Bustadeigarar kan kjenne seg pressa av oppkjøparar som ønsker å utvikle område rundt Bybanen til større bustadkompleks. Bustader må løysast inn for å få banen fram, og ein gamal og mykje brukt parsellhage må gravast opp og deretter etablerast på nytt. Mange tre må fellast. Byen, landskapet og dei sosiale strukturane endrast både på godt og på vondt. Denne erkjenninga er viktig for kunstkomiteen til Bybanen, og vil ligge til grunn for prosessen vidare. Under er ei beskriving av dei ulike delstrekningane langs traséen.

TRASEEN FRÅ BERGEN SENTRUM TIL FYLLINGSDALEN

Bybanen Sentrum – Fyllingsdalen blir ei ca. 9 km langt strekning. Om lag halve strekninga kjem i tunnel, den lengste gjennom Løvestakken. Traseen går gjennom mange urbane område, og mange område som er i endring. Reguleringsplanen har ambisjonar om fortetting og utvikling av store deler av strekninga. På sikt er planen å forlengje denne linja frå Bergen sentrum til Åsane. Frå Spelhaugen legg ein til rette for vidare utbygging mot vest til Loddefjord og Storavatnet terminal. Banen kan dermed fungere som tverrgåande ringforbindelse i heile kollektivsystemet.

KAIGATEN

Fram til ei forlenging av linje 2, blir det midlertidig endehaldeplass i Kaigaten, ved Gulating lagmannsrett. Kaigaten ligg som del av det urbane sentrum i Bergens klassiske byplan, med Lille Lungegårdsvann, Byparken og gatenes akselement som hovudelement. Gata er tilrettelagt for kollektivtrafikk og haldeplass for buss. Det er fleire viktige offentlege institusjonar rett ved, t.d. Rådhuset. På plassen mellom Bybanestoppet og Gulating lagmannsrett, står skulpturen *Blindfold* av Marte Jonslie.

LUNGEGÅRDSKAIEN

Lungegårdskaien ligg i eit framtidig byutviklingsområde for utviding av sentrum mot sør. Området er eit viktig kollektivknutepunkt, og er i dag sterkt prega av infrastrukturen. I nærleiken er bussterminal, jernbane, godsterminal, parkeringshus og E39 i bru mot Åsane. Det er her dei to bybanelinjene skil lag. På sikt er planen at godsterminalen skal flyttast ut av Bergen sentrum og at dette området skal utviklast med bustad og næring.

STORE LUNGEGÅRDSPARKEN

Store Lungegårdsparken er ein naturliknande park med enkelt opparbeida stiar og møblert med benker. Bybanetraseen skal gå på eksisterande park, mens ny park blir etablert på fylling i vatnet. Det er og planlagt ei bystrand. Ei skulpturløype i samarbeid mellom Bergen kommune og Galleri s.e, med økonomisk støtte frå private, er under planlegging. *Regnhytten* av Martin Borchert, som i dag står nær framtidige Møllendal bybanestopp, må flyttast.

MØLLENDAL

Møllendal ligg i enden av Lungegårdsparken som går langs Store Lungegårdsvann, og er ei overgangssone frå parkområde til busetnad. Fjellsida er prega av frittstående bustader med eldre hagekultur. Langs Møllendalselven er større bygg som det nyåpna Fakultet for kunst, musikk og design (UiB), mindre blokkar og pågåande urbanisering. Haldeplassen vil ligge i botnen av den terrasserte fjellsida som strekk seg frå Store Lungegårdsvann og til foten av Ulriken. Det blir ei utfordring å handtere tilførsleveggar for ulike brukargrupper frå området ovanfor til nedre nivå og/eller vidare mot sentrum / Haukeland. Antikvariske myndigheter er opptekne av at visuelt samband til Alrekstad over Møllendal, ikke blir brote. Som kongssete var Alrekstad eit viktig utgangspunkt for byutviklinga i Bergen. Årstadgeilen som går frå Alrek til Store Lungegårdsvannet er det eldste gateløpet i Bergen.

HAUKELAND

Mellom Møllendal og Kronstad skal Bybanen gå i tunnel, med eit underjordisk stopp på Haukeland, 30 m under bakken. Stoppet vil ha to utgangar, mot sør og mot nord. Ein reknar med ca. 6000 daglege brukarar av dette stoppet. Over bakken er området prega av frittstående bustader og store offentlege institusjonar, først og fremst Haukeland universitetssjukehus og Haraldsplass sjukehus. Møllendal gravplass er eit stort grøntområde i bydelen.

KRONSTAD

Området er prega av depotet for Bybanen. Framtidig situasjon (under regulering) vil bli meir prega av Høgskulen på Vestlandet og etablering av studentbustader med diverse service. Rundt området er

fleire mindre bustadkompleks. Kronstad er eit viktig kollektivknutepunkt der skiftet mellom dei to bybanelinjene skjer. Målet er å bygga eit heilskapleg byrom med gode kvalitetar for overgang mellom øvre og nedre nivå.

KANALVEIEN

Området er i dag industriprega, med småproduksjon, lager og større forretningar (bil, møbel osv.). Solheimsvannet er ein nærliggande park, men er lite synleg frå sjølve Kanalvegen. Det er planer for ein omfattande transformasjon av området til ein urban bydel med kontor, næring og bustader. I samband med Bybaneutbygginga skal ein reetablere ein kanal mellom Solheimsvannet og Kristianborgvannet. Dette er m.a. eit ledd i handtering av overvatn og endra klima. Det nye kanalsystemet blir eit kultivert naturelement mellom dei to vatna, med to mindre basseng vest for kanalen. Bassenget ved haldeplassen Kanalveien har ein urban karakter, mens bassenget mot øst er planlagt som ein park. Kanalar og basseng byggast av Bybanen Utbygging, men skal eigast og driftast av Bergen kommune.

KRISTIANBORG

Haldeplassen på Kristianborg skal delvis ligga under ny bru i Fjøsangervegen (E39), og vil bli del av eit nytt tverrsamband mellom det industriprega området aust for E39 og bustadområda på vestsida. Fjøsangervegen går i dag som ein barriere, både funksjonelt og som grense mellom område med ulik karakter. Dei grøne bustadområda på Løvsstakksiden ligg dels avsperra frå dalbotnen av den sterkt trafikkerte vegen. Bybaneutbygginga har som mål å etablere ein grøn allmenning frå den frodige fjellsida til ei «forgrøna» Mindemyren med nyopna kanal. Dette skal opna for friare ferdsel for gåande og syklende og gjera Mindemyren meir attraktiv for ny næring og bustadbygging. Å etablere gode kvalitetar for dei reisande på haldeplassen under Fjøsangerveien, er ei utfordring.

FYLLINGSDALEN TERMINAL

Frå Kristianborg skal Bybanen gå i tunnel til Fyllingsdalen. Parallelt med Bybanens løp gjennom fjellet, blir det bygd ein gang-og sykkel tunnel. Denne blir og rømmingsveg for Bybanen. Frå tunnelpåhogget blir Bybanen rampa opp på betongkonstruksjon over Hjalmar Brantings vei og vil ha haldeplass sør for Oasen bydelssenter, nær bussterminal. Fyllingsdalen er Bergens eldste drabantby, i hovudsak etablert på 1960-og 70-tallet. Bydelen har i dag om lag 30 000 innbyggjarar. Folketalet i bydelen har vore stabilt gjennom mange år. Den lavtliggende delen av Fyllingsdalen er prega av spreitt urban blokkbebyggelse, skuler og næring, innimellom grøne soner. Oppetter dalsidene er det nyare utbygging av terrasseblokkar og rekkehus. Oasen kjøpesenter med tilhøyrande infrastruktur dominerer området banen skal gå gjennom. Mellom bybanens haldeplass og bussterminalen, som ligg på eit lavare nivå, skal det etablerast eit nytt torg som bind dette kollektivknutepunktet saman. Dette er frå ulike perspektiv eit svært utfordrande område å løyse, med store betongstrukturar, varierende brukarbehov og fleire plan. Løysinga med ei opprampa bybane er prioritert mellom anna fordi den gjev betre rom for nytt byggeland sentralt i Fyllingsdalen. Det er planlagt omfattande utvikling av området sør for bybanetraséen.

SPELHAUGEN

Frå Fyllingsdalen terminal skal Bybanen krysse Folke Bernadottes vei på bru og fortsette inn i tunnel ved Ørnahaugen mot Spelhaugen. Spelhaugen er ein dal mellom to skogkledte toppar, prega av store verksemder, delvis på midlertidig basis. Der er mange store opne parkeringsplasser. Haldeplassen ligg i eit framtidig nærings- og bustadområde og dannar eit sentralt torg i dalbotnen. Det blir lagt til rette for at Bybanen på sikt kan gå vidare vestover mot Loddefjord.

5. BRUKARAR OG NÆRMILJØ

I det daglege er Bybanen ein møteplass for menneske med svært ulik bakgrunn. I 2016 hadde Bybanen til Flesland mellom 40 000 og 50 000 reisande på kvardagar. Dette er menneske i alle aldrar; fastbuande langs traseen, arbeidstakarar på ulike lokalitetar, studentar på Høgskulen på Vestlandet og turistar på veg til eller frå Flesland. Banen har universell utforming, og er enkel å bruka for alle.

Linje 2 til Fyllingsdalen er berekna å ha rundt 35-40 000 daglege påstigingar dei første åra, og fleire vil venteleg komme til ettersom de ulike områda langs traseen blir utvikla. Den største stoppestaden vil vere Haukeland, med omlag 6800 daglige påstigingar, av dei mange tilsette og besøkande til dei to sjukehusa i området. Området Kronstad-Minde, med sine 3 stoppestader (Kronstad, Kanalvegen og Kristianborg), vil bli eit tyngdepunkt, med rundt 17 500 påstigingar. Ved dei to stoppa i Fyllingsdalen er venta om lag 11 500 daglege påstigingar, langt dei fleste ved Fyllingsdalen terminal.

Byutviklinga i kjølvatnet av Bybaneutbygginga fører dels til endra demografi i dei ulike bydelane. Dei nye bustadene er ofte relativt høge i pris, og etablerte vaksne med middels eller høgare inntekter vil ofte dominere blant tilflyttarane. I nokre av områda langs traseen til Fyllingsdalen, særleg Mindemyren og Fyllingsdalen, kan ein venta vesentlege endringar i høve til i dag. På Minde frå industri til bustader, i Fyllingsdalen som fortetting av opne område. På lengre sikt er det venta større bustad- og næringsutvikling og i Spelhaugen.

6. KUNSTKOMITEENS VURDERINGAR OG VAL

Kunstkomiteen for byggetrinn 4 legg til grunn den overordna visjonen for kunst til Bybanen omlag slik den var formulert i samband med dei tidligare byggetrinna, men vil, på bakgrunn av erfaringane me har no, tydeleggjere nokre aspekt. Vi ser korleis Bybanen endrar Bergen. På kva måte kan eller skal kunsten ha ei rolle no og i framtida? Denne problemstillinga må ha ein meir sentral plass i utviklinga av og diskusjonane rundt dei ulike prosjekta.

Dei overordna føringane for kunstkomiteens arbeid kan samanfattast slik:

- Kunsten skal vere på høgt kunstnarleg nivå
- Kunsten har eigenverdi og skal gjevast plass i kraft av det
- Kunsten skal vere medviten konteksten den vert ein del av
- Kunsten tar plass i våre felles rom og skal tilhøyre alle
- Kunstprosjektet skal gjennomførast i ein open, inkluderande og transparent prosess

KONKRETISERINGAR

Kunstkomiteen vil prioritere permanente prosjekt av høg kunstnarleg kvalitet. Bybanen er eit langsiktig utviklingsprosjekt, og det er viktig at kunsten og kommer framtidige innbyggjarar til gode.

Kunstkomiteen vil prioritere prosjekt i område som står framfor større sosiale og strukturelle endringar grunna Bybanen, og prosjekt som kan gjera reiseopplevinga betre og rikare i det daglege.

Det er viktig å arbeida med mål om å gjere kunstprosjekta relevante og betydingsfulle for både dei nære brukarane og allmenta. I det ligg ein ambisjon om at verka evner å stå i dialog med sine omgjevnader, no og i ei tenkt framtid. Kunsten må så langt ein rår med det ha kvalitetar som gjer at den ikkje blir raskt utdatert, verken når det gjeld innhald eller teknisk og handverksmessig kvalitet. I høve der nyare teknologi vert nytta, skal ein ha som mål at prosjekta vert driftssikre og kan ha lang levetid.

Når kunstnarane skal utvikla kunstnarlege prosjekt i samband med Bybanen, må dei ha kjensleevne i høve til den offentlegheit kunsten vert ein del av. Oppgåva er basert på tillit. Kunstnarane skal ha fagleg integritet og eit medvite og reflektert tilhøve til arbeidet sitt og kor dei står i høve til kunstnarlege diskusjonar i vår tid. Komiteen søkjer kunstnarar som kan syna til gjennomføringsevne og forståing for alle aspekt ved å arbeida i offentlege rom. Det er eit ønske å involvere kunstnarar på eit tidleg tidspunkt, før for mange forhold er «lukka og låste».

I høve der kunstprosjektet er ledd i utviklinga av eit område, ønsker kunstkomiteen å få til eit samspel med brukarar og nærmiljø. Her kan vi trekke vekslar på Hordaland fylkeskommunes sitt arbeid med kunst til Nye Åsane vgs. med kulturhus, og på Bergen kommunes / Bybanen Utbygging sin bruk av opne folkemøte i samband med reguleringsarbeidet.

PRIORITERTE OMRÅDE

Hvor og hvorfor, evt. hva

7. MILJØ OG SAMFUNNSANSVAR

Kunstprosjekta skal, så langt det er råd, gjennomførast med vekt på miljøvenlege løysingar og samfunnsansvarlege prosessar og produksjonar. Det vil seie at ein skal sjå til at innkjøp og produksjonsprosessar respekterer grunnleggjande menneskerettar, tilfredstillande arbeidsforhold og andre sosiale forhold. I samband med prosjekta skal det vurderast i kva grad kunstprosjektet eller delprosessar utgjer ei miljøbelastning og korleis omsyn til miljø og klima best kan ivaretakast. Desse forholda skal og vurderast i eit livssyklusperspektiv for kunsten. Drift og vedlikehald skal vurderast som ein integrert del av prosjektet, både når det gjeld miljøomsyn og andre konsekvensar. Høg kvalitet i alle ledd er eit mål. Desse verdiane er i samsvar med prinsippa Hordaland Fylkeskommunes legg til grunn i alle sine anskaffingar.

6. FORMIDLING

God formidling kan gje auka forståing og interesse for kunst, og dermed gjere at kunsten blir meir brukt av dei reisande. Det er viktig med informasjon og merksemd kring kunsten for at brukarane av Bybanen skal få eit eigarforhold til kunstverka. Undervegs i prosjektet, vil informasjon om kunstprogrammet si utvikling og framdrift bli lagt ut på Hordaland fylkeskommune sine heimesider,

hordaland.no/bybanekunst. Her vil både publikum og kunstnarar finne utlysingar og utdjupande informasjon om delprosjekt og konkurransar. Større hendingar vil bli markerte på meir omfattande vis, gjennom annonseringar, presse, utstillingar og anna. Ved avslutning av prosjektet, kan det og være aktuelt mellom anna å laga ein faldar om kunsten, og å produsere videosnuttar til mediaskjermene på Bybanen.

7. EIGARSKAP OG FORVALTNING

EIGARSKAP

Kunsten som blir resultat av Kunstplanen for byggetrinn 4 skal som hovudregel eigast og forvaltast av Hordaland fylkeskommune. I nokre høve vil det kunne vere unntak frå dette, som viss andre enn kunstprogrammet tek initiativ til og/eller betaler for prosjekta eller om prosjektet gjennomførast i randsona av Bybanetraséen, der andre er grunneigarar. I eit slikt høve vil eigar-og forvaltningstilhøva vert avtalt med grunneigar før igangsetjing.

FORVALTNING

Hordaland fylkeskommune, ved kultur- og idrettsavdelinga, skal ha overordna forvaltningsansvar for kunsten. I samband med overtaking av verket frå kunstnar, vert det utarbeida eit dokumentasjonsskjema med all relevant informasjon om verket, kunstnars idé og intensjon, materialar og produksjon, forventa vedlikehaldsbehov, kunstnars kontaktinfo mm. Det vert og tatt dokumentasjonsfoto av verket. Dokumentasjonsskjema er arkivert hos Hordaland fylkeskommune, og ligg til grunn for utarbeiding av ein forvaltnings, drifts- og vedlikehaldsplan (FDV-plan).

Bybanen AS er tildelt det daglege forvaltningsansvaret, med ansvar for rutinemessig tilsyn og vedlikehald av verka. I utarbeidinga av FDV-planane skal det leggjast vekt på å samordne vedlikehaldsprosessane for dei ulike verka, både med tanke på vedlikehaldsintervallar, metodar og hjelpemiddel, t.d. val av antigraffitimidde. Ein skal arbeide for miljøvenlege, effektive og skånsame løysingar. Ved større skader eller uventa hendingar, skal Hordaland fylkeskommune, som eigar, kontaktast.

Kunst i offentlege rom er underlagt opphavsrettsleg vern etter åndsverkloven av 12. mai 1961.

8. KUNSTKOMITEEN

BYGGETRINN 4, BERGEN SENTRUM-FYLLINGSDALEN

Ronny Skaar, Hordaland fylkeskommune, kultur- og idrettsavdelinga

Tone Stedal Haugland, Hordaland fylkeskommune, kultur- og idrettsavdelinga

Hilde Skjeggstad, kunstfagleg prosjektleiar

Elisabeth Vaule, Bergen kommune, Fagavdeling for kunst og kulturutvikling

Sølvi Marie Myrseth, prosjekteringsleder design, Bybanen Utbygging

Ingrid Haukeland, prosjekteringsleder landskap, Bybanen Utbygging

Stein Dvergsnes, teknisk sjef, Bybanen AS

Petra Rahm, Hordaland kunstsenter

Vara:

Marianne Ose Askvik, Hordaland fylkeskommune, kultur- og idrettsavdelinga

Annikke Gullestad, Bybanen Utbygging

Kunstkomiteen med sin noverande samansetting held fram til alle kunstprosjekta er overleverte i 2022.