

NotatDato: 06.04.2018
Arkivsak: 2014/24390-15
Saksbehandlar: gunradd

Til:	Sigrid Næsheim Bjercke
Frå:	Gunhild Raddum

Innspel til saka :- Mulebanen - Bergenhus - Gnr 168 bnr 563 m.fl. - Bergen kommune

Det er ein nasjonal målsetting å legge til rette for gange, sykkel og kollektiv for å nå målet om reduksjon av utslepp frå transportsektoren og 0-vekstmålet for biltrafikken. Oppfølging av dei nasjonale målsettingane er innarbeid i regionale og lokale styringsdokument, som til dømes Klimaplan for Hordaland2014 – 2030, *Regional transportplan for Hordaland 2017 – 2029* og i *Grønn strategi 2016 – 2030*. Bergen kommune har i Grønn strategi ei målsetting om å redusere biltrafikken med 10 % innan 2020, samt å gjere Bergen fossilfri innan 2030. Kommunen har og ein målsetting om å gjere kollektivtrafikken fossilfri innan 2020. Dette er målsettingar som mellom anna krev at kollektivtrafikken og tilrettelegging av infrastruktur for alle trafikantgrupper vert via merksemd i kommunale arealplaner.

Kollektiv:

Samferdselsavdelinga/Skyss kan ikkje sjå at tilhøva for kollektivtilbodet er tilstrekkeleg omtalt og vurdert i reguleringsplanen for Mulebanen. Mulen vert betjent av busslinje 10 som er ein av dei mest frekvente, og mest nytta busslinjene i Bergen. I rushperiodane er det 8 avgangar per time per retning. Det gjort ein trafikkanalyse i samband med Fleirbrukshall og Mulebanen. Her er det anbefalt 3 tiltak, men ingen av dei er direkte knytt forholda for kollektivtilbodet. Dette er eit sagn, og samferdselsavdelinga/Skyss etterlyser at planen tek omsyn til følgjande utbetringsbehov for å betre forholda for dei kollektivreisande:

Kommentarar knytt til haldeplass i Øvre Sandviksveien:

- Dagens haldeplass ved Øvre Sandviksveien er av lav standard og bør oppgraderast.
- Framkomme for buss i Persenbakken er ikkje tilfredstillande grunna fleire smale part kombinert med dårleg sikt.
- Haldeplassane i Øvre Sandviksveien og ved endeholdaplassen i Persenbakken bør oppgraderast slik at dei tilfredsstillar krav til universell utforming.
- Haldeplass i retning Mulen må merkast i plankartet.

Kommentarar knytt til haldeplass i Persenbakken/Mulen endeholdeplass:

- Endehaldeplassen på Mulen er underdimensjonert for dagens kollektivtilbud. Haldeplasskapasitet er for liten den har svært lav standard. Snuplassen må ikke innsnevres sammenlignet med dagens situasjon. Areal avsett til anna formål i snuplassens austre ytterkant må takast bort. Snuplassen bør tilfredsstillar krav til snuplass for buss omtalt i SVV sin handbok 232.
- Areal på sløyfa må vere sett av til berre buss, og ha oppstillingsplass til 2 busser.

- Snuplassens midtøy må strammast opp ved at parkering som vist i illustrasjonsteikningar går ut, og at det vert etablert kantstein. Dette for å lette framkome i Persenbakken når det står buss på haldeplassen, samt å lette avviklingen av busstrafikk inne på snuplassen og gjere det mogleg å skilte snuplassen «kun buss». Det er i dag eit problem med feilparkerte biler her.
- Ved foreslått ny haldeplass i retning Sentrum ligg kantsteinen i kurve. For å bidra til å realisere universell utforming er ønskelig at kantsteinen vert lagt som rettstrekning ved haldeplassen. Utretting av kantstein må ikkje gå på omkostning av bredda på Persenbakken. Av omsyn til framkomme for busstrafikken er det svært viktig at Persenbakken vert utforma slik at to busser kan møtes.
- Holdeplass i retning fra Sentrum (avstigningsholdeplass) må avmerkes i plankartet.
- Planen for Mulebanen må og ta høgde for at arbeider for å elektrifisere bussparken er starta opp, noko som er i tråd med målsettingane i Grønn strategi. Batteridrevne busser krev ladestasjonar på endeholdeplassane og det inneber at det må settast av areal tileit slikt formål i Milen. Skyss komme attende med konkret arealbehov for snuplassen i Mulen, då linje 10 er ein av dei mest aktuelle busslinjene for elektrifisering. Skyss er i kontakt Byplanavdelingen, Plan- og bygningsetaten om dette tiltaket.

Parkering og tilkomst til området:

Vidare er vi bekymra for at formåla i reguleringsplanen vil gje auka biltrafikk til området. Både barnehage og idrettsanlegg gir fleire reisande og er målpunkt som mange vil nytte bil for å komme til. I trafikkanalysen er det berekna nyskapt trafikk på ca 1.400 YDT og i makstimen ca 160 kjt/t (sum begge retningar). Dette gir ein trafikkauke i Øvre Sandviksveien på nærare 50%. Det er serleg reisene til/frå idrettsanlegget som vil føre til auke i trafikken. Vi kan ikkje sjå at ein slik utvikling er i tråd med kommunen sine målsettingar om bilreduksjon og fossilfri by. Det planlagde parkeringsanlegget vil gi rom for 190 biler og forenkle bruk av bil til idrettsanlegget. Samferdselsavdelinga vil strekt forråde å gi dei som kjem med bil eit slikt fortrinn. Det er innført soneparkering i Mulen, og for bebuarar i området er dette ein god løysing som verker avvisande for besøkande som kjem med bil. Både av omsyn til mjuke trafikantar og dei kollektivtrafikken bør det ikkje leggest til rette for auka biltrafikk i området. Kommunen bør difor sterkt vurdere naudsynheita av talet på parkeringsplassar og i staden vektlegge infrastruktur for dei som går, sykklar eller reiser kollektivt til Mulen.

Konklusjon.

Fylkeskommunen er svært bekymra for den innverknad planen vil ha på trafikkforholda generelt og avviklinga av kollektivtrafikken spesielt. Verken trafikkanalysen eller planbeskrivelsen gir ein tilfredsstillande omtale av korleis kollektivtilbodet skal sikrast i planarbeidet, og haldeplassane er ikkje merka i plankartet. Det er heller ikkje teke høgde for at linje 10 i framtida vil bestå av elektriske busser som krev infrastruktur knytt til lading. Grunna manglande omsyn til kollektivtilbodet i Mulen varslar fylkeskommunen motsegn til reguleringsplan for Mulebanen, og vi ber om eit snarleg dialogmøte med kommunen.