



Til Bystyrets kontor

## Notat

Vår referanse: 2017/07101-87  
Saksbehandler: Øivind Hauge Støle  
Dato: 22. januar 2018

## Tilleggsnotat til sak 19/18 i bystyret 31.01.2018 - Bybanen til Åsane, trasevalg Sandviken

### 1. Bakgrunn

Byrådet viser til byrådets innstilling i saken, jf. byrådssak 386/17, samt tilleggsnotat til sak 334/17 i KMBYs møte 7.12.2017, og tilleggsnotat til sak 308/17 i bystyrets møte 19.12.2017. Begge tilleggsnotatene er knyttet til vurderinger av traséalternativ 4Bc med forlenget Fløyfjellstunnel, og varianter av dette. I sistnevnte tilleggsnotat viste byråden til at det ikke var mulig å behandle alle mottatte innspill, herunder notater fra sammenslutningen av velforeninger i Sandviken v/siv.ing. Helge Hopen AS og notat fra Statens vegvesen, på forsvarlig vis før bystyrets møte 19.12.2017. For å sikre at saken ble best mulig opplyst, anbefalte byråden derfor at bystyret utsatte sin behandling av saken til møtet 31.01.2018. Bystyret sluttet seg til dette, og fattet følgende vedtak:

*«Saken utsettes til bystyremøtet 31. januar 2018 i påvente av varslet notat fra byråden. Det bes om at vurdering av forslag fra Helge Hopen/velforeningene suppleres med vurdering av følgende forhold, så langt det er mulig til 31. januar 2018:*

- Forskjeller i planlegging- og byggetid mellom foreslått trasé og alternativ med forlenget Fløyfjellstunnel.*
- Synliggjøring av grovestimat av kostnadsforskjell mellom foreslått trasé og alternativ med forlenget Fløyfjellstunnel, samt vurdering av muligheter for finansering, jfr. Byvekstavtalen.*
- Vurdere trafikal konsekvens av forlengelse av Fløyfjellstunnelen opp mot bygging av ringvei øst.*
- Konsekvenser dersom vedtak i bystyret utsettes ytterligere utover januar 2018.*
- Andre muligheter enn forlenget Fløyfjellstunnel for å forbedre miljøet i Ytre Sandviken.*
- Det gjøres ytterligere luftmålinger i Sandviken i januar, disse vil bli vurdert så raskt som mulig, likeledes vil tiltak utredes».*

Byrådet har nå fått vurdert innkommet materiale, samt mottatt ytterligere dokumentasjon og vurderinger fra Statens vegvesen, Plan- og bygningsetaten, siv.ing. Helge Hopen AS, og andre.

Som det fremgikk av pressetreff torsdag 18. januar 2018, har byrådet besluttet å frafalle sin anbefaling av traséalternativ 5Ba/5Bb (jf. byrådssak 386/17), og anbefaler nå at bystyret vedtar 4Bc (variant) som trasévalg for Bybanen gjennom Sandviken.

Byrådet vil med dette tilleggsnotatet opplyse bystyret om grunnlaget for byrådets endrede syn, og dermed grunnlaget for anbefaling om annet vedtak i bystyret.

Innledningsvis gis en kort presentasjon av traséalternativ 4Bc, med fokus på forslaget fra sammenslutningene av velforeninger i Sandviken v/siv.ing. Helge Hopen AS, jf. vedlagt sammendragsrapport datert. 02.01.2018. Dette forslaget omtales som alternativ «4Bc variant».

Deretter presenteres faglige vurderinger av 4Bc variant og bystyrets spørsmål fra Plan- og bygningssetaten og Statens vegvesen, jf. vedlagte notat av hhv 19.01.2018 og 17.01.2018.

## *2. Traséalternativ 4Bc variant*

Forslag til bybanetrasé som presentert av sammenslutningen av velforeninger i Sandviken v/siv.ing. Helge Hopen AS, er i stor grad sammenfallende med alternativ 4Bc fra siste gjennomførte tilleggsutredning for Bybanen i Sandviken (Norconsult februar 2017, vedlegg til byrådssak 386/17).

4Bc er igjen en variant av tidligere utredet 3Ba (jf. konsekvensutredning 2013), med tunnel fra Sandbrogaten til Sandviken kirke, tunnel videre til Amalie Skrams vei, dagløsning i Amalie Skrams veg og videre langs dagens E39, Åsaneveien, til NHH, med holdeplasser ved Sandviken sykehus og NHH. Fra NHH går banen videre til Eidsvåg via ett løp av dagens Eidsvågtunnel. Alternativet forutsetter forlenging av Fløyfjellstunnel.

I tilleggsutredningen fra 2017 er underjordisk holdeplass bak Sandviken kirke utredet som alternativ til holdeplass i dagen foran kirken, som lå til grunn for KU fra 2013. Løsningen med underjordisk holdeplass bak Sandviken kirke er i tilleggsutredningen anbefalt som en forbedret løsning, blant annet på grunnlag av bedre dekning av influensområde, mindre inngrep i bylandskapet og mindre risiko knyttet til grunnforhold.

Varianten av 4Bc som har kommet i fokus den siste tiden, skiller seg fra alternativ 4Bc gjennom en forenklet kryssløsning i Sandviken. Ved å kun ha sørvendte ramper inn mot Fløyfjellstunnelen tillates ikke bilkjøring i ny tunnel direkte mellom Åsane og Sandviken. Dette flytter gjennomgangstrafikk til Fløyfjellstunnelen, og bidrar med dette til en større trafikkreduksjon over Torget. I sammendragsrapport fra siv.ing Helge Hopen AS er dette omtalt som at den forenklete kryssløsningen i Sandviken alene gir en trafikkreduksjon på ca. 30 % i Indre Sandviken/sentrum. I notat av 13.12.2017 gav Statens vegvesen langt på veg sin støtte til Hopens synspunkter og vurdering av effekter.

Støttespillerne bak 4Bc variant kopler bybanetrasens direkte trafikale effekter i Bergen sentrum med det mer generelle arbeidet med trafikkløsninger for sentrum, med de uttalte ambisjonene om at Bryggen skal bli bilfri og at en skal oppnå mest mulig trafikkreduksjon over Torget (jf. vedtaks punkt 2a i sak 88/16 i bystyret). Det hevdes at med bruk av andre supplerende tiltak vil det være mulig å få trafikknivået over Torget ned mot 1/3 av dagens nivå.

Dersom et valg av bybanetrasé kan bidra til en så kraftig trafikkreduksjon over Torget, fører det naturlig til at beslutningen om trasévalg blir en del av en større, mer helhetlig diskusjon om trafikksystemet i Bergen. Sammenslutningen av velforeninger peker på at 4Bc variant gir mulighet for å etablere en miljømessig akseptabel transportløsning i sentrum uten å måtte bygge Bymiljøtunnelen. Dette er et tiltak som ligger inne med 2 mrd i finansiering i nylig vedtatt bypakke for Bergen.

## *3. Supplerende vurderinger fra Statens vegvesen*

Som omtalt over, gav Statens vegvesen i sitt notat av 13.12.17 langt på veg sin støtte til synspunktene fremmet fra siv.ing. Helge Hopen AS. Etter at bystyret utsatte saken til nytt bystyremøte 31. januar 2018, har Statens vegvesen kommet med supplerende vurderinger i brev til Bergen kommune av 17.01.2018. Her gjentas Statens vegvesens vurdering av at

alternativ med forlenget Fløyfjellstunnel anses som det klart beste alternativet for å få til en god og helhetlig løsning.

I brevet presenteres nye trafikkberegninger (basert på modellberegninger i Regional transportmodell) som gir et bedre faglig grunnlag enn beregningene vist til i notat av 13.12.17 og som Helge Hopen har benyttet.

Resultatene fra de nye trafikkberegningene er noe annerledes, men de bekrefter at traséalternativ 4Bc variant gir en klart bedre effekt enn andre bybanealternativer mht trafikkreduksjon i Bergen sentrum. Statens vegvesen oppsummerer det slik:

«Det er gjort en rekke modellkjøringer for ny situasjon, hhv for bybaneløsning med og uten forlenget Fløyfjellstunnel. Med «ny situasjon» menes her at andre fastlagte forutsetninger og prosjekter er lagt inn i kjøringene. Det gjelder stenging av Bryggen, tiltakene i Trafikkplan sentrum, og vedtatt utvidelse av bomsystem med nye takster inklusiv tovegs bomsnitt i sentrum (...). Ny situasjon er beregnet å gi følgende trafikkreduksjon på Torget:

- Uten forlenget Fløyfjellstunnel: 10-15 %
- Med forlenget Fløyfjellstunnel: 25-30 %».

Samtidig peker Statens vegvesen på at det vil være nødvendig med om lag 40-45 % reduksjon over Torget for å få til en løsning som etter deres vurdering vil gi en akseptabel trafikal løsning uten Bymiljøtunnelen – der denne kan utsettes. Vegvesenet understreker like fullt at Bymiljøtunnelen er en nødvendig forutsetning for å kunne stenge Torget for biltrafikk.

Statens vegvesen omtaler i sitt brev av 17.01.2018 også andre forhold knyttet til bystyrets spørsmål. Disse omtales nærmere under punkt 4, notat fra Plan- og bygningsetaten.

#### *4. Fagetatens vurderinger*

I notat fra Plan- og bygningsetaten av 19.01.2018 gis en nærmere vurdering av spørsmålene fra bystyret, jf. omtale innledningsvis. Fagetaten har gjort vurderinger av forskjeller i planleggings- og byggetid og kostnader i nært samarbeid med Statens vegvesen og Bybanen Utbygging.

##### *– Forskjeller i planleggings- og byggetid mellom foreslått trasé (5Ba/5Bb og alternativ med forlenget Fløyfjellstunnel)*

Fagetaten konkluderer med at et vedtak av trasé med forlenget Fløyfjellstunnel vil kreve ca. 1 års lengre planleggingstid. Årsaken er forsinkelser i innkjøpsprosessen, større prosjektomfang og behov for mer tid i skissefasen til utvikling av alternativet. Tidsestimatet forutsetter betydelig innsats fra Statens vegvesen og en rask og smidig planprosess uten noen form for forsinkelser i beslutningsprosesser eller eventuelle innsigelser fra eksterne parter.

Alternativet med forlenget Fløyfjellstunnel vil ha en forventet prosjekterings- og byggetid på ca. 3 år mer enn et alternativ uten forlenget Fløyfjellstunnel. Dette skyldes i all hovedsak at selve tunnelforlengelsen er vurdert til å ha en byggetid på ca. 4-5 år, og utbygging av deler av bybanestrekningen må vente til tunnelforlengelsen er gjennomført og satt i drift.

Fagetaten konkluderer dermed med at forskjell i planleggings- og byggetid samlet sett er på 4 år.

##### *– Synliggjøring av grovestimat av kostnadsforskjell mellom foreslått trasé (5Ba/5Bb) og alternativ med forlenget Fløyfjellstunnel, samt vurdering av muligheter for finansiering, jf. Byvekstavtalen.*

Fagetaten viser til at kostnadsestimat må ta utgangspunkt i kjent informasjon, dvs. anslag med kvalitetssikrede tall fra Terramar (kvalitetssikring av KU fra 2013) og vurderinger i tilleggsutredning for Sandviken (Norconsult 2017). Basert på dette konkluderer fagetaten, på samme måte som Statens vegvesen, med at antatt kostnadsforskjell ligger i størrelsesorden 1-2 mrd kroner (4Bc variant som dyrest). Det understrekes også at dette ikke inkluderer løsning i Eidsvåg som skissert av siv.ing. Helge Hopen AS og/eller bygging av lokk over lokalveg ved NHH. Fagetaten peker også på at det er sannsynlig at kostnader i et nytt Anslag vil være høyere enn anslått i 2013/2014, men at kostnadsforskjellene mellom alternativene mest sannsynlig ikke vil endres vesentlig.

- *Vurderer trafikal konsekvens av forlengelse av Fløyfjellstunnelen opp mot bygging av Ringveg Øst.*

Fagetaten viser kort til at forlengelse av Fløyfjellstunnelen ikke vil kunne erstatte Ringveg Øst, med henvisning til at de har forskjellig formål. Dette er i samsvar med uttalelse fra Statens vegvesen – etter deres vurdering vil behovet for Ringveg Øst ikke bli påvirket av en forlengelse av Fløyfjellstunnelen. Fløyfjellstunnelen vil også i fremtiden med Ringveg Øst ha en viktig funksjon som tilkomst til sentrum, også for buss.

- *Konsekvenser dersom vedtak i bystyret utsettes ytterligere utover januar 2018*

Fagetaten viser til at dersom det ikke fattes trasevedtak 31. januar 2018, og bystyret ber om ytterligere utredninger, vil dette gi 1-1,5 års forsinkelse i oppstart av reguleringsplanarbeidet. Dette skyldes primært tidsbehov for innkjøp av konsulenttjenester, utarbeidelse av utredninger og politisk behandling.

- *Andre muligheter enn forlenget Fløyfjellstunnel for å forbedre miljøet i Ytre Sandviken*

Fagetaten viser til at analyser og utredninger i Åsaneveien og Ytre Sandviken stort sett har hatt fokus på trafikkberegninger med forskjellige bybaneløsninger. Tiltak for generell miljøforbedring i området ble ikke vurdert i konsekvensutredningen.

Fagetaten viser videre til at tiltak for å forbedre miljøet langs dagens Åsaneveien uten betydelige fysiske inngrep er begrenset på grunn av lite tilgjengelig areal. Det pekes like fullt på at fagetaten har foreslått å se nærmere på fysiske endringer på strekningen mellom Munkebotn og NHH som kan bidra til et forbedret miljø langs denne strekningen, blant annet ved å

- Utvide/bygge om Åsaneveien for å få plass til gange, sykkel og evt. kollektivfelt
- Legge sørgående felt for E39 i en kort tunnel, og frigjøre areal i Åsaneveien mellom Sandviken sykehus og Glass Knag til gang og sykkel.

Fagetaten peker på at trafikkreduserende tiltak (som å legge hovedvegfunksjonen inn i forlenget Fløyfjellstunnel) vil føre til redusert støy og forurensning og ha en direkte positiv effekt på miljøet i Ytre Sandviken. I den forbindelse understreker fagetaten at det bør ses nærmere på de trafikale konsekvensene for vegnettet i Ytre Sandviken av en forlengelse av Fløyfjellstunnelen med kun sørvendte ramper (som gir høyere lokal trafikkbelastning i Ytre Sandviken enn fullverdig rampeløsning).

Fagetaten understreker til slutt at alternativet med forlenget Fløyfjellstunnel er en god løsning for bybane, fotgjengere og sykkel i Åsaneveien, og at løsningen har klare fordeler mht trafikk og miljø i Ytre Sandviken. Samtidig understrekes det at alternativet har ulemper med et stort nytt vegkryss i Eidsvåg, og at alternativet hele tiden er vurdert til å ha stor risiko mht prosjektets fremdrift og gjennomføring.

Både Plan- og bygningsetaten og Statens vegvesen ser det som ønskelig å ha med alternativet med Bybanen i Sjøgaten i Indre Sandviken i skissefasen i reguleringsplanarbeidet.

Med hensyn til bystyrets siste punkt om gjennomføring av ytterligere luftmålinger i Sandviken i januar, har dette ikke vært vurdert av Plan- og bygningsetaten. Det er Helsevernenheten ved Etat for helsetjenester som har ansvar for dette arbeidet, og Helsevernenheten viser til at det ble etablert en passiv luftmåler i Ytre Sandviken i 2017, som i gjennomsnitt viste verdier som lå svært høyt, og høyere enn de lovfestede grenseverdiene for NO<sup>2</sup>. Det er videre satt ut flere passive målere for NO<sup>2</sup> i området, men resultater fra disse vil ikke være tilgjengelig før anslagsvis mars 2018. Videre er det nylig montert en portabel svevestøvmåler på taket av Stemmemyren idrettshall, og her forventes det at de første målingene finner sted i slutten av januar.

#### *5. Byrådets vurderinger*

Å bygge store infrastrukturprosjekter i en tett by er krevende. Det har det også vært for Bybanens trasévalg for Sandviken. Alternativet med forlenget Fløyfjellstunnel har som kjent vært byrådets ønskede løsning, jf. byrådsplattformen. Alternativet gir blant annet en svært god løsning for bybane, fotgjengere og sykkel, og løsningen har en betydelig og direkte effekt på miljøet i Ytre Sandviken.

Samtidig har lengre planleggings- og byggetid, økte kostnader, byutvikling i Eidsvåg og bygging av et vegtiltak som kan gi økt biltrafikk inn mot Bergen sentrum vært viktige argumenter mot dette bybanealternativet. Disse forholdene utgjorde i sum også hovedbegrunnelsen for at byrådet ikke anbefalte traséalternativ 4Bc i innstilling i sak 386/17. I denne saken anbefalte byrådet som kjent traséalternativ 5Ba/5Bb, som byrådet fremdeles mener gir en god løsning som del av bybaneløsningen mellom Bergen sentrum og Åsane. Dette alternativet gir løsninger som både betjener og skjermer Sandviken, særlig Indre Sandviken, og samtidig bidrar til en hensiktsmessig bybane til Åsane.

Samtidig har den siste tidens utvikling, med kunnskapsbaserte innspill fra sammenslutningen av velforeninger i Sandviken, og ikke minst faglige vurderinger fra Statens vegvesen, vår egen Plan- og bygningsetat og Bybanen Utbygging, bidratt til å nyansere viktige argumenter.

Beregningene vegvesenet har kommet frem til, indikerer på den ene siden at vurderingene av effektene av 4Bc variant fra desember er noe overvurdert – det er ikke snakk om en «isolert» effekt på ca. 30 % reduksjon i trafikk over Torget sammenliknet med andre bybanealternativer. På denne måten kan dette sies å svekke et viktig argument for 4Bc variant, jf. argumentasjonen fra sammenslutningen av velforeninger v/siv.ing. Helge Hopen AS.

På den annen side styrker de nye beregningene argumentasjonen for å velge alternativ 4Bc variant. Både i forbindelse med diskusjoner om trasévalg til Åsane etter KU i 2013 og i byrådets anbefaling fra november 2017, legges det til grunn at ønsket trafikkreduksjon i Bergen sentrum skal kunne nås gjennom en rekke andre trafikkregulerende tiltak. Etter de siste beregningene som nå er gjennomført, fremstår dette som mer krevende. Her er allerede en rekke nye tiltak lagt inn som forutsetninger – herunder stengt for biltrafikk over Bryggen, nye bomstasjoner i sentrum, Trafikkplan sentrum, etc. Dersom dette til sammen kun gir 10-15 % trafikkreduksjon med andre bybanealternativer, og det er behov for 40-45 % for å få til en akseptabel trafikksituasjon i Bergen sentrum, er det desto større grunn til å anbefale en bybanetrasé med forlenget Fløyfjellstunnel som er beregnet til å gi om lag dobbelt så kraftig effekt. Statens vegvesen peker også på dette – at øvrige tiltak/restriksjoner for å nå nødvendig trafikkreduksjon må være langt sterkere med bybaneløsning uten forlenget Fløyfjellstunnel.

Med bakgrunn i de nye innspillene som kom inn før jul, og gjennom dialog med Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune, har premisser og rammer for diskusjonen etter byrårets vurdering endret karakter. Det er først nå det har blitt en felles oppmerksomhet om at løsningen med forlenget Fløyfjellstunnel gir klart mest positive trafikale konsekvenser for Bergen sentrum, med reduksjon over Torget som beskrevet. Byrådet har sett med nytt blikk på forutsetningene og vektlegger nå enda sterkere den helhetlige måloppnåelsen ved valg av bybanetrasé og trafikk løsninger for Bergen sentrum.

De nye innspillene har synliggjort at traséalternativ 4Bc variant vil kunne bidra til å skape en trafikk løsning for Bergen sentrum som kan gjøre Bryggen bilfri og gi vesentlig færre biler over Torget – og dermed håndterbare trafikkmengder i Øvregaten og Sandviksveien (jf. bystyrets ambisjoner som uttrykt i bystyresak 88/16). Selv om løsningen ikke gir mulighet for å stenge Torget for all trafikk – til det kreves fortsatt en Bymiljøtunnel – gir det mulighet for en bybane til Åsane som ivaretar bystyrets målsettinger uten å bygge en eventuell Bymiljøtunnel før en ser hvor langt en kommer med virkninger av andre trafikale tiltak.

Denne erkjennelsen har også betydning for den samlede vurderingen av kostnader. Det er fremdeles slik at alternativ 4Bc er anslått til å koste 1-2 mrd kroner mer enn de andre alternativene, selv varianten med kun sørvendte ramper. Dersom en legger til grunn at dette alternativet med større grad av sikkerhet enn noen av de andre bybanealternativene muliggjør en trafikal situasjon i Bergen sentrum uten Bymiljøtunnel, endrer bildet seg. Som vist til tidligere er det satt av 2,2 mrd kroner til Bymiljøtunnelen/trafikk løsning sentrum i den nylig vedtatte bypakken - Miljøløftet. Disse midlene er mulig å omdisponere innenfor Miljøløftet i en samlet porteføljestyling, noe også Statens vegvesen bekrefter i brev av 17.01.2018.

Et sentralt element i løsningen som byrådet nå anbefaler med valg av alternativ 4Bc variant, er altså at en eventuell Bymiljøtunnel skyves ut i tid og at avsatte midler til dette tiltaket omdisponeres til bybaneprojektet. Spørsmålet om en Bymiljøtunnel er et aktuelt tiltak på lengre sikt må vurderes i en samlet porteføljestyling i bypakken etter at Bybanen til Åsane er bygget og andre tiltak er gjennomført for å sikre minst mulig biltrafikk over Torget.

Når det gjelder forventet planleggings- og byggetid, viser notat fra Plan- og bygningsetaten og brev fra Statens vegvesen at dette fremdeles er en stor utfordring med alternativet med forlenget Fløyfjellstunnel. Byrådet viser til at Plan- og bygningsetaten er tydelig i sin vurdering av at planleggingstiden vil øke med ett år ved valg av alternativ 4Bc, mens vegvesenet vurderer planleggingstiden til å bli relativt lik. Forventet planleggingstid er direkte relevant for målet om kontinuerlig bybaneutbygging. Gitt en ferdigstilling av Bybanen til Fyllingsdalen i 2022 vil dette utfordre nevnte målsetting. Samtidig ser ikke byrådet ett års lengre planleggingstid som avgjørende i seg selv. Med de prosesser som har gått den siste tiden, ser byrådet engasjementet og involveringen fra Statens vegvesen som svært positiv. Byrådet peker på at vegvesenet i brevet av 17.01. eksplisitt påtar seg delprosjektansvar for planlegging av forlengelsen av Fløyfjellstunnelen. Dette gir en styrke inn i planleggingen av et så komplisert og krevende prosjekt – som skal ledes og styres fra Bergen kommune ved Plan- og bygningsetaten.

Selv om en samlet planleggings- og byggetid er vurdert til å bli ca. 4 år lengre, vektlegger byrådet gevinsten ved en samlet sett bedre løsning som vil stå seg i et langt tidsperspektiv.

Ikke minst er det byrårets klare oppfatning at de påviste trafikale effektene av alternativ 4Bc variant gir en lavere prosessrisiko med hensyn til spørsmål om innsigelser i planprosessen. Statens vegvesen har i uttalelse til KU i 2013 omtalt Bymiljøtunnelen som nødvendig og at den må inngå i en helhetlig løsning for bybanen. Vegvesenet varslet i samme uttalelse innsigelse til løsninger som ikke gav separat og attraktiv sykkelløsning på strekningen Sandvikstorget-Eidsvåg og tilfredsstillende løsninger i krysset ved Sandviken sykehus.

Med valg av alternativ 4Bc og det engasjementet Statens vegvesen har vist i denne prosessen, jf. notat av 13.12.2017 og brev av 17.01.2018, anser byrådet risikoen for innsigelse fra Statens vegvesen som betydelig redusert.

Etter byrådets vurdering vil også valg av bybaneløsning som ikke gir, eller som reduserer trafikkøkning i Øvregaten, Nye Sandviksvei og Sandviksveien også være positivt i videre dialog med antikvariske myndigheter i den kommende planprosessen. Byrådet støtter vurderingene fra Plan- og bygningsetaten, som fremholder det som viktig at en i planarbeidet ser på løsninger – gjerne i flere faser – som finner best mulig balanse mellom trafikk over Bryggen og i Øvregaten.

Også spørsmålet om en forlengelse av Fløyfjellstunnelen vil bidra til å skape for gode forutsetninger for bilkjøring, ved en videreutvikling av det overordnede vegsystemet, har vært en bekymring for byrådet. Byrådet registrerer i den sammenhengen at innspill både fra sammenslutningen av velforeninger v/siv.ing. Helge Hopen AS og vurderinger fra Statens vegvesen fastholder at forlengelsen av Fløyfjellstunnelen ikke vil ha en slik effekt. Byrådet legger til grunn at Statens vegvesen i det videre samarbeidet vil være konstruktive samarbeidspartnere i vurdering og prioritering av tiltak som gir best måloppnåelse mht nullvekstmålet, herunder tiltak på hovedvegnettet som bidrar til å vri reisemiddelfordelingen i retning av kollektiv, sykkel og gange.

Oppsummert er det byrådets vurdering at viktige premisser og forutsetninger for valg av bybanetrasé har endret seg etter at byrådet la frem sin innstilling til vedtak i saken. Etter en samlet vurdering har byrådet bestemt seg for å frafalle den innstillingen som foreligger i bystyresak 308/17 om valg av traséalternativ 5Ba/5Bb. Til erstatning anbefaler byrådet at bystyret fatter vedtak om valg av traséalternativ 4Bc variant som grunnlag for utarbeidelse av reguleringsplan. Byrådet holder samtidig fast på løsning med tunnel i Indre Sandviken fremfor trasé i dagen i Sjøgaten. Hovedargumentene for slik løsning er bedre passasjergrunnlag, mindre konflikt med viktige kulturminner og bedre skjerming av Indre Sandviken.

Byrådet understreker viktigheten av at bystyret fatter et trasévedtak slik at reguleringsplanarbeidet for en samlet trasé fra sentrum til Åsane nå kan starte. I den forbindelse viser byrådet til vurdering fra Plan- og bygningsetaten av at igangsetting av ytterligere utredninger vil innebære 1-1,5 års utsettelse av oppstart regulering. Det vil alltid være usikkerhet og utfordringer knyttet til et trasévedtak på kommunedelplannivå, men byrådet peker på at kunnskapsgrunnlaget er både grundig og tilstrekkelig.

Med hensyn til bystyrets bestilling av ytterligere luftmålinger i Sandviken i januar og utredning av nye tiltak, viser byrådet til informasjon innhentet fra Helsevernenheten. Når det foreligger resultater fra nye målinger, vil byrådet komme tilbake til bystyret med vurderinger av aktuelle tiltak.

Byrådet vil til slutt understreke stor tilfredshet med det engasjement og de faglige innspillene som er mottatt fra sammenslutningen av velforeninger i Ytre Sandviken, samt ikke minst den konstruktive tilnærmingen og de faglige vurderingene som har kommet frem i trepartssamarbeidet med Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune.

Byrådet anbefaler at følgende momenter ivaretas i bystyrets vedtak:

Følgende trasé på delstrekning Sandviken legges til grunn for reguleringsplanarbeid for Bybanens byggetrinn 5 fra sentrum til Åsane:

- Alternativ 4Bc med forlenget Fløyfjellstunnel, med kun sørvendte ramper i Sandviken, og holdeplasser bak Sandviken kirke (underjordisk), i Amalie Skrams vei, i Åsaneveien ved Sandviken sykehus og ved NHH. Ved NHH vurderes plassering av holdeplass i reguleringsplanarbeidet. I Eidsvåg vurderes både løsning som skissert i gjennomført konsekvensutredning og varianter som gir best mulig vilkår for byutvikling i Eidsvåg, samt løsningen som skissert av sammenslutningen av velforeninger v/siv.ing. Helge Hopen AS.
- I det videre arbeidet med reguleringsplan pekes det særlig på behov for nærmere vurderinger av følgende momenter:
  - Bearbeiding og videreutvikling av trafikkanalyser med mål om å finne løsninger som gir mest mulig reduksjon av biltrafikk, optimale løsninger for kollektivtransport og samtidig optimal fordeling av trafikkbelastning, herunder mellom Bryggen og Øvregaten.
  - Løsninger som i størst mulig grad ivaretar viktige kulturhistoriske hensyn, særlig med hensyn til løsninger i Amalie Skrams vei
  - Løsninger som på best mulig måte ivaretar og gir gode koblinger til nye byutviklingsområder i Sandviken, herunder i forbindelse med utvikling av holdeplasser.
- Prosjektet Bybanen til Åsane er sikret 8 mrd kroner i finansiering gjennom vedtatt bypakke for Bergen (Miljøløftet). Nødvendig restfinansiering sikres gjennom omdisponering av avsatte midler til Bymiljøtunnelen/trafikkkløsing sentrum, som har avsatt 2,2 mrd kroner i bypakken. Bystyret ber om at dette tas opp i forbindelse med reforhandling av byvekstavtale for Bergen, som er avtalt gjennomført i 2018.
- Arbeide for mest mulig kontinuerlig bybaneutbygging gjennom god fremdrift i planleggings- prosjekterings- og byggefase, innenfor forsvarlige faglige rammer.
- Med dette foreligger det samlet grunnlag for oppstart av reguleringsplan for hele strekningen på Bybanens byggetrinn 5. Reguleringsplanarbeid igangsettes og gjennomføres så snart som mulig.

Med hilsen

Harald Schjelderup  
Byrådsleder

Anna Elisa Tryti  
Byråd for byutvikling

*Dokumentet er godkjent elektronisk.*

Vedlegg

Tilleggsnotat fra Plan- og bygningsetaten av 19.01.2018

Brev fra Statens vegvesen av 17.01.2018

Beskrivelse av nytt løsningsprinsipp for alternativ 4Bc – sammendragsrapport v/siv.ing Helge Hopen AS