

Saknr 137-14
Emnekode 5120
Arkivsak 201125114

Til Byrådsavdeling for byutvikling, klima og miljø

Bybane fra Sentrum til Åsane/Vågsbotn, trasevalg

Bergen bystyre behandlet saken i møtet 170614 sak 137-14 og fattet følgende vedtak:

I medhold av Forskrift om konsekvensutredninger av 1. juli 2009, sist revidert 1. juli 2013, jf. plan og bygningsloven § 4-2, vedtas følgende:

1. Konsekvensutredningen med tilleggsutredninger gir et godt grunnlag for reguleringsplanarbeidet. Behov for tilleggsutredninger i reguleringsfasen må avklares i forbindelse med formell oppstart av reguleringsarbeidet, og bystyret ber byrådet legge frem resultatene fra tilleggsutredningene for bystyret i en egen sak.
2. Følgende trasé legges til grunn for reguleringsplanarbeidet:
 - Alternativ 1Aa, dagløsning til og med Torget, deretter tunnelløsning fra Finnegårdsgaten/Vetrlidsallmenning til Slaktehustomten.
 - Alternativ 1Ba, dagløsning gjennom Sjøgaten i Sandviken. Ved NHH vurderes plassering av holdeplass i reguleringsplanarbeidet, mens i Eidsvåg legges alternativ 2B med holdeplass øst for E39 til grunn.
 - Alternativ 2C fra Eidsvåg til Tertneskrysset, deretter alternativ 2C-1Cb gjennom Åsane i henhold til tilleggsutredning nr. 15 datert 07.10.13, s. 14. Fra C-tomten krysser banen E39 til Åsane sentrum (Myrdal), tilbake over motorvei til Tide-tomten og videre til Vågsbotn.
3. Det skal utredes og planlegges miljølokk over E39 ved C-feltet i Åsane.
4. Det skal utredes og planlegges en sammenhengende høykvalitets sykkelløsning fra Sentrum til Åsane parallelt med reguleringsplan for Bybanen.
5. For å avlaste Torget og Bryggen mest mulig for biltrafikk, utredes og planlegges «Bymiljøttunnel» parallelt med reguleringsarbeidet for Bybanen.
6. I det videre arbeid skal løsningene utvikles utfra forutsetningen om at Bryggen skal bli bil- og banefri.

7. Det skal arrangeres arkitekt- og designkonkurranse for utforming av området Torget – Vetrilidsalmenning – Finnegårdsgaten – Bryggen.
8. Bystyret ber byrådet legge fram en finansiering for bybanetraseen som ikke i vesentlig grad endrer dagens bompengenivå.
9. Bystyret ønsker å sikre en kontinuerlig utbygging av et helhetlig bybanenett. Så sant kontinuerlig bygging kan ivaretas, prioriteres den opprinnelige rekkefølgen for bybanebyggingen med trase mot nord først som neste byggetrinn i et helhetlig bybanenett. For å redusere fare for forsinkelser som skyldes forhold utenfor Bergen kommunes kontroll (f.eks. krav om arkeologiske utgravninger eller lignende), ber bystyret byrådet iverksette og intensivere regulering mot vest.
10. For å sikre tidligst mulig realisering av neste byggetrinn, ber bystyret om at byrådet søker best mulig samordnet regulering og prosjektering av de traséene som er avklarte.

Merknad 1

For å styrke kollektivfunksjonen for bybanen ønskes en hyppig matebuss som går fra Eidsvågneset via Nyhavn og Sandviken Sykehus til bybaneholdeplassen ved Norges handelshøyskole.

Merknad 2

Bystyret vil påpeke at hensikten med å bygge en bymiljøttunnel er å avlaste sentrum for interntrafikk, og er ikke ment til bruk for gjennomgangstrafikk. Ved tunnelens realisering må tiltak som motvirker gjennomkjøringstrafikk på normaldager vurderes.

Bystyrets behandling:

Harald Berge Breistein (KrF) ba om å få sin habilitet vurdert i saken. Han er leder for eigarnemnda (fungerer som styre) for Ulset barnehage og styremedlem i Ulset Misjonscenter. I og med at det her gjelder en overordnet sak er det ikke mulig å fastslå i hvor stor grad vedtak i saken vil berøre byens innbyggere, herunder Ulset barnehage og Ulset misjonscenter. Bystyret kan heller ikke se at det pr i dag foreligger informasjon som tilsier at valg av trase berører Ulset barnehage, Ulset misjonscenter eller Breistein selv utover det som gjelder svært mange andre. I tillegg nevnes at folkevalgte har en meget vid adgang til å uttrykke politiske standpunkter uten nødvendigvis å bli inhabil til å behandle saker om temaet. Bystyret fant han på denne bakgrunn habil til å delta i sakens behandling.

Følgende representanter tok ordet:

Dag Skansen (H), Harald Schjelderup (A), Eiler Macody Lund (FrP), Julie Andersland (V), Harald Berge Breistein (KrF), Tina Åsgård (SV), Torstein Dahle (R), Sondre L. Båtstrand (MDG), Ove Sverre Bjørdal (Sp), Endre M. Tvinnereim (BY), Asle Steiestøl Wingsternes (H), Geir Steinar Dale (A), Tor A. Woldseth (FrP), Erlend Andreas Horn (V), Trygve Birkeland (KrF), Oddny Irene Miljeteig (SV), Sofie Marhaug (R), Robert Monsen (H), Roger Valhammer (A), Hallstein Aadland (FrP), Åsta Årøen (V), Rebekka Ljosland (KrF), Lillian Blom (SV), Atle Fasteland (H), Lillian Vangberg (A), Marita Moltu (KrF), Victor Danielsen Norman (H), Per E. Stiegler (A), Peter Frølich (H), Heidi R. Lindebotten (A), Norvald Visnes (H) og Marte Mjøs Persen (A)

Forslag fremsatt i bystyret:

Torstein Dahle (R) fremsatte følgende utsettelsesforslag:

«Saken utsettes for ytterligere utredning.»

Torstein Dahles (R) utsettelsesforslag fikk 3 stemmer (R+MDG) og var dermed falt

Harald Schjelderup (A) fremsatte på vegne av A og Sp følgende alternative forslag:

Til punkt 2:

Reguleringsplanarbeid for anbefalt trasé igangsettes. Følgende trasé legges til grunn for reguleringsplanarbeidet:

- Alternativ 2Ab, dagløsning fra Kaigaten med stopp ved Rådhuset/Gulating i nordgående trasé med tunnel fra Peter Motzfeldtgate til Amalie Skramsvei med stopp i Sandviken. Det skal ved oppstart av reguleringsplanen avklares om det skal lages gjennomgående forbindelse med banen sørover.
- Alternativ 3Ba, i tunnel til Amalie Skramsvei med stopp ved Sandviken kirke. Fra Amalie Skramsvei er det dagløsning via Åsaneveien til NHH med stopp ved Sandviken sykehus. Ved NHH vurderes plassering av holdeplass i reguleringsplanarbeidet, mens i Eidsvåg legges alternativ 3B med bane gjennom eksisterende sørgående Eidsvågtunnel med holdeplass vest for E39 til grunn.

Til punkt 5:

«Som erstatning for Skansetunnel skal det utredes og planlegges forlenget Fløyfjellstunnel parallelt med reguleringsplan for bybanen.»

Til punkt 6:

«I det videre arbeid skal løsningene utvikles utfra forutsetningen om at Bryggen skal bli bil- og banefri.»

Til punkt 7:

«Det skal arrangeres arkitekt- og designkonkurranse for utforming av området Torget-Bryggen, hvor sammenhengende høykvalitets sykkelløsning gjennom Sentrum til Åsane inngår.»

Til punkt 8:

«Bystyret ber byrådet legge fram en finansiering for bybanetraseen, som på generell basis ikke endrer dagens bompengenivå i vesentlig grad, men hvor tidsdifferensierte bompengesatser innføres som trafikkregulerende tiltak.»

Til punkt 9:

«Bystyret forutsetter at neste byggetrinn i et helhetlig bybanenett går mot nord slik bystyrets opprinnelige vedtatte prioriteringsrekkefølge er. Bystyret forutsetter at bybaneorganisasjonen ikke bygges ned.»

Til punkt 10:

«For å sikre tidligst mulig realisering ber bystyret om at byrådet søker best mulig samordnet planlegging og prosjektering.»

Julie Andersland (V) fremsatte på vegne av V, SV og BY følgende alternative forslag:

Til punkt 2:

«Reguleringsplanarbeid for anbefalt trasé igangsettes. Følgende trasé legges til grunn for reguleringsplanarbeidet:

- Alternativ 1Aa, dagløsning langs Bryggen.
- Alternativ 3Bb, dagløsning gjennom Helleveien langs dagens E39. E39 får tilsvarende redusert veikapasitet og fartsgrense, og omreguleres på sikt til lokalvei ved at E39 flyttes ut av Bergensdalen. Det bygges ikke forlenget Fløyfjellstunnel for biler. Bussene på dagens E39 skal sikres god fremkommelighet.
- Alternativ 2C fra Eidsvåg til Tertneskrysset, deretter alternativ 2C-1Cb gjennom Åsane.

Til punkt 4:

«Det skal utredes og planlegges en sammenhengende høykvalitets sykkelløsning gjennom Sentrum og til Åsane parallelt med reguleringsplan for Bybanen.»

Til punkt 5:

«For å avlaste Sandviken og Danmarks plass mest mulig for biltrafikk på dagens E39 når veikapasiteten reduseres av Bybanen, utredes og planlegges Ringveg Øst.»

Til punkt 9:

«For å sikre kontinuerlig utbygging av Bybanen ber bystyret byrådet intensivere reguleringsarbeidet vestover.»

Julie Andersland (V) fremsatte på vegne av V og SV følgende alternative forslag til punkt 6:

«I det videre arbeidet skal det utvikles løsninger for å stenge Bryggen for biltrafikk.»

Harald Berge Breistein (KrF) fremsatte følgende alternative forslag til punkt 2, kulepunkt 1:

«Gjennom Sentrum utarbeides det reguleringsplan langs Bryggen (alternativ 1Aa).»

Julie Andersland (V) fremsatte på vegne av V, SV og BY følgende tilleggsforslag:

«For å avlaste strekningen Sandviksveien-Nye Sandviksveien-Øvregaten mest mulig for biltrafikk ifm. nødvendig trafikkomlegging i sentrum for å gjøre Bryggen bilfri, igangsettes reguleringsplanarbeid for å etablere miljøgate på strekningen. Tiltak for å fjerne gjennomgangstrafikken på samme strekning utredes og planlegges parallelt med reguleringsplan for Bybanen. Arbeidet skal foregå i nært samarbeid med innbyggerne i nærmiljøet.»

Torstein Dahle (R) fremsatte følgende alternative forslag i 6 punkt:

1. «Beslutningen som skal tas om bybane til Åsane, dreier seg om å bygge ryggraden i et framtidig kollektivtransportsystem mellom det sentrale Bergen og bydelene rundt. Erfaringene fra andre byer tilsier at en slik bane vil ha en levetid på minst 50 år, og at den vil være en helt sentral faktor i byplanleggingen for de neste 50-100 år. Realistiske prognoser for befolkningsutviklingen i Bergensområdet viser en kraftig befolkningsvekst som uansett vil reise store utfordringer mht. behov for kollektivtransport mellom bydelene og sentrale Bergen.
2. Erfaringene med den eksisterende bybanen viser klart at dette konseptet ikke har de nødvendige egenskaper mht. kapasitet og hastighet til å kunne møte de utfordringene som utviklingen i bergensområdet reiser. Gjennom høringsprosessen er det kommet fram alternativer som er vesentlig bedre egnet til å danne ryggraden i et framtidig kollektivtransportsystem.
3. Byrådet innstiller på et trasévalg som i beste fall vil kreve en lang periode med utredninger, arkeologiske utgravninger og registreringer og kulturhistorisk tilrettelegging. Med stor sannsynlighet vil det bli vurdert som så problematisk at det etter en utredningsperiode vil bli ansett som ugjennomførilig. Den senere tids debatt om ulike alternative traséer viser også tydelig at det er meget store mangler ved hele det beslutningsunderlaget som foreligger. Det vil være uansvarlig at en beslutning som kommer til å styre byutviklingen i Bergen for flere tiår framover, skal tas på et slikt grunnlag.
4. I denne situasjonen vil bystyret i stedet legge til grunn et konsept av den typen som er presentert av Trafikkonsept v/ Jon Hamre i utredningen «Bybanebyen Bergen 2030»: Det er et konsept der dagens lavgultrikker (70 km/t) begrenses til Fleslandsbanen, og der bybanenettverket for øvrig legges opp som bane med vesentlig høyere hastighet (opptil 120 km/t), slak kurvatur, ingen plankryssninger med biler og fotgjengere, høy tunnelandel, lengre stasjonsavstand og rette strekninger mellom stasjonene, og høy kapasitet. Dette konseptet innebærer en helhetlig planlegging av bybanenettet, der det legges avgjørende vekt på at banen skal være en ryggrad for framtidig kollektivtransport både sørover, nordover og vestover, bl.a. tilrettelagt for bane til Sotra. Et konsept av denne typen vil kreve ytterligere utredning, bl.a. av valg av løsning i Bergen sentrum, men det vil gi en mye mer hensiktsmessig og framtidsrettet tilnærming i utredningsarbeidet.
5. Bybaneutbyggingen i Bergen er en oppgave av nasjonal betydning og med et økonomisk omfang som åpenbart ikke kan dekkes gjennom lokal finansiering. Den samfunnsmessige og miljømessige betydningen av bybaneutbyggingen er meget stor. Bl.a. under henvisning til det statlige engasjementet i forstadsbanene i Oslo må det legges til grunn at utbyggingen kan baseres på statlige midler. Det er ikke akseptabelt å basere finansieringen på at privatbilismen i Bergen i en årrekke framover skal ha så stort omfang at bompenger kan dekke vesentlige deler av investeringene.
6. Bystyret forutsetter at det ikke blir aktuelt med tunnelinnslag lenger inne enn Peter Motzfeldts gate, at det utvikles løsninger som innebærer at Bryggen blir bil- og banefri, og at Skansentunnelen anses som et uegnet tiltak for å oppnå dette.»

Merknader fremsatt i bystyret:

Ove Sverre Bjørdal (Sp) fremsatte på vegne av A og Sp følgende merknader:

Merknad 1:

«For å avlaste strekningen Sandviksveien-Nye Sandviksveien-Øvregaten mest mulig for biltrafikk i forbindelse med nødvendig trafikkomlegging i sentrum for å gjøre Bryggen bilfri, igangsettes reguleringsarbeid for å etablere miljøgate på strekningen.»

Merknad 2:

«Bystyret forutsetter at Staten bidrar med minimum 50 prosent av finansieringen av Bybaneutbyggingen i Bergen. Bystyret påpeker i tillegg at det påhviler staten et spesielt ansvar for finansiering av nødvendige tiltak på veinettet i forbindelse med ny trasé for Bybane til Åsane, eksempelvis forlengelse av Fløyfjellstunnelen.»

Merknad 3:

«Bystyret ber Byrådet gå i dialog med Statens Vegvesen om å se på alternativt innslag av forlenget Fløyfjellstunnel i Eidsvåg. Bystyret ber om at det blir vurdert å flytte innslaget nærmere Kommunehuset i Eidsvåg, samt se på muligheten for å etablere miljølokk over tunnelinnslaget. Dette for å redusere miljøbelastningen for beboerne i Eidsvåg samt øke muligheten for god byutvikling på tomteområdet ved nåværende Nortura-anlegg.»

Harald Schjelderup (A) fremsatte på vegne av A følgende merknad:

«For å få til en løsning hvor E39 flyttes ut av Bergensdalen, og derved bidra til et helhetlig godt veinett i Bergen, igangsettes det arbeid for raskest mulig realisering av Arnatunnelen, som en del av ny ringvei Øst.»

Ove Sverre Bjørdal (Sp) fremsatte på vegne av Sp følgende merknader:

Merknad 1:

«Kostnadene for dagløsningen er underkalkulert for arealkostnad. For areal som er i offentlig eie er det ikke satt pris på arealet. Men også dette arealet har en alternativkostnad gjennom alternativ bruk: Vei, grøntareal, bolig, næring eller salg. Hensyntatt dette ville dagløsningen vist en høyere kostnad.»

Merknad 2:

«Den mest fremtidsrettede løsningen hadde vært å bygge bybanen gjennom sentrum i underjordisk tunnel. Det konstateres at det ikke foreligger finansieringsmuligheter for dette i dag. Med fremtidig vekst i folketall i Bergen kan bybaneløsningen som blir valgt gjennom sentrum bli for knapp og fremtidig løsning må finnes gjennom å flytte banen i underjordisk tunnel senere. Totalt sett gir dette en dyrere løsningen enn å bygge den i underjordisk tunnel i utgangspunktet.»

Merknad 3:

«Staten bør i større grad finansiere kommunenes kollektive infrastruktur. Under henvisning til hva staten bidrar med i Osloregionen bør staten øke sin andel til minst 75 %.»

Merknad 4:

«Frigjort areal ved bygging i tunnel bør, dersom kommunen ikke har alternativ anvendelse, selges for å finansiere byggingen.»

Merknad 5:

«Byggingen av forlenget Fløyfjellstunnel må koordineres med ombygging av dagens trase gjennom Sandviken for å få til en rasjonell trafikkavvikling i perioden.»

Merknad 6:

«Bystyret ber om at byrådet kommer tilbake til bystyret dersom bompengene må økes ytterligere for å få kunne realisere prosjektet innenfor en fornuftig tidsramme.»

Merknad 7:

«Midlene som i dag er avsatt til Skansentunnel bør, forutsatt stortingets godkjennelse, omdisponeres til forlenget Fløyfjellstunnel.»

Votering:

Torstein Dahles alternative forslag punkt 1-6 fikk 3 stemmer (R+MDG) og var dermed falt.

Innstillingen punkt 1 ble vedtatt med 64 stemmer (H+A+FrP+V+KrF+SV+Sp+BY)

Alternativt forslag til punkt 2, kulepunkt 1, fremsatt av Harald Berge Breistein fikk 13 stemmer (V+KrF+SV+BY) og var dermed falt

Alternativt forslag til punkt 2, kulepunkt 1, fra V, SV og BY fremsatt av Julie Andersland fikk 13 stemmer (V+KrF+SV+BY) og var dermed falt

Alternativt forslag til punkt 2, kulepunkt 1, fra A og Sp fremsatt av Harald Schjelderup fikk 25 stemmer (A+FrP(1)+R+MDG+Sp+BY) og var dermed falt

Innstillingen punkt 2, kulepunkt 1, ble vedtatt med 34 stemmer (H+FrP(6)+KrF)

Alternativt forslag til punkt 2, kulepunkt 2, fra V, SV og BY fremsatt av Julie Andersland fikk 9 stemmer (V+SV+BY) og var dermed falt

Alternativt forslag til punkt 2, kulepunkt 2, fra A og Sp fremsatt av Harald Schjelderup fikk 24 stemmer (A+R+MDG+Sp+BY) og var dermed falt

Innstillingen punkt 2, kulepunkt 2, ble vedtatt med 43 stemmer (H+FrP+V+KrF+SV)

Alternativt forslag fra SV og V fremsatt av Julie Andersland fikk 8 stemmer (V+SV) og var dermed falt

Innstillingen punkt 2, kulepunkt 3, ble vedtatt enstemmig

Innstillingen punkt 3 ble vedtatt enstemmig

Alternativt forslag til punkt 4 fra V, SV og BY fremsatt av Julie Andersland fikk 32 stemmer

(A+V+SV+R+MDG+Sp+BY) og var dermed falt

Innstillingen punkt 4 ble vedtatt enstemmig

Alternativt forslag til punkt 5 fra V, SV og BY fremsatt av Julie Andersland fikk 10 stemmer (V+SV+MDG+BY) og var dermed falt

Alternativt forslag til punkt 5 fra A og Sp fremsatt av Harald Schjelderup fikk 24 stemmer (A+R+MDG+Sp+BY) og var dermed falt

Innstillingen punkt 5 ble vedtatt med 35 stemmer (H+FrP+KrF)

Alternativt forslag til punkt 6 fra V og SV fremsatt av Julie Andersland fikk 11 stemmer (V+SV+MDG+Sp+BY) og var dermed falt

Alternativt forslag til punkt 6 fra A og Sp fremsatt av Harald Schjelderup ble vedtatt med 36 stemmer (H(9)+A+FrP(6)+R+MDG+Sp)

Innstillingen punkt 6 fikk 27 stemmer (H(15)+FrP(1)+V+KrF+MDG+BY) og var dermed falt

Alternativt forslag til punkt 7 fra A og Sp fremsatt av Harald Schjelderup fikk 23 stemmer (A+R+MDG+Sp) og var dermed falt

Innstillingen punkt 7 ble vedtatt enstemmig

Alternativt forslag til punkt 8 fra A og Sp fremsatt av Harald Schjelderup fikk 21 stemmer (A+Sp+BY) og var dermed falt

Innstillingen punkt 8 ble vedtatt med 35 stemmer (H+FrP+KrF)

Alternativt forslag til punkt 9 fra V, SV og BY fremsatt av Julie Andersland fikk 9 stemmer (V+SV+BY) og var dermed falt

Alternativt forslag til punkt 9 fra A og Sp fremsatt av Harald Schjelderup fikk 24 stemmer (A+R+MDG+Sp+BY) og var dermed falt

Innstillingen punkt 9 ble vedtatt med 35 stemmer (H+FrP+KrF)

Alternativt forslag til punkt 10 fra A og Sp fremsatt av Harald Schjelderup fikk 32 stemmer (A+V+SV+R+MDG+Sp+BY) og var dermed falt

Innstillingen punkt 10 ble vedtatt med 44 stemmer (H+FrP+V+KrF+SV+BY)

Tilleggsforslag fra V, SV og BY, fremsatt av Julie Andersland fikk 12 stemmer (V+SV+R+MDG+BY) og var dermed falt

Merknad 1 fra innstillingen ble vedtatt med tilslutning fra H, FrP, V, KrF, SV, R, MDG og Sp

Merknad 2 fra innstillingen ble vedtatt med tilslutning fra H, FrP og KrF

Merknad 1 fra Sp fremsatt av Ove Sverre Bjørdal fikk tilslutning fra A, R og MDG og var dermed falt

Merknad 2 fra Sp fremsatt av Ove Sverre Bjørdal fikk ikke tilslutning fra andre partier og var dermed falt

Merknad 3 fra Sp fremsatt av Ove Sverre Bjørdal fikk tilslutning fra A og MDG og var dermed falt

Merknad 4 fra Sp fremsatt av Ove Sverre Bjørdal fikk tilslutning fra A, R, SV, MDG og BY og var dermed falt

Merknad 5 fra Sp fremsatt av Ove Sverre Bjørdal fikk tilslutning fra A, R, MDG og BY og var dermed falt

Merknad 6 fra Sp fremsatt av Ove Sverre Bjørdal fikk tilslutning fra A og var dermed falt

Merknad 7 fra Sp fremsatt av Ove Sverre Bjørdal fikk tilslutning fra R, MDG og BY og var dermed falt

Merknad 1 fra A og Sp fremsatt av Ove Sverre Bjørdal fikk tilslutning fra SV, R, MDG og BY og var dermed falt

Merknad 2 og 3 fra A og Sp fremsatt av Ove Sverre Bjørdal fikk tilslutning fra R, MDG og BY og var dermed falt

Merknad fra A fremsatt av Harald Schjelderup fikk ikke tilslutning fra andre partier og var dermed falt

Komite for miljø og byutvikling behandlet saken i møtet 100614 sak 171-14 og avga følgende innstilling:

I medhold av Forskrift om konsekvensutredninger av 1. juli 2009, sist revidert 1. juli 2013, jf. plan og bygningsloven § 4-2, vedtas følgende:

1. Konsekvensutredningen med tilleggsutredninger gir et godt grunnlag for reguleringsplanarbeidet. Behov for tilleggsutredninger i reguleringsfasen må avklares i forbindelse med formell oppstart av reguleringsarbeidet, og bystyret ber byrådet legge frem resultatene fra tilleggsutredningene for bystyret i en egen sak.
2. Følgende trasé legges til grunn for reguleringsplanarbeidet:
 - Alternativ 1Aa, dagløsning til og med Torget, deretter tunnelloøsning fra Finnegårdsgaten/Vetrlidsallmenning til Slaktehustomten.

- Alternativ 1Ba, dagløsning gjennom Sjøgaten i Sandviken. Ved NHH vurderes plassering av holdeplass i reguleringsplanarbeidet, mens i Eidsvåg legges alternativ 2B med holdeplass øst for E39 til grunn.
 - Alternativ 2C fra Eidsvåg til Tertneskrysset, deretter alternativ 2C-1Cb gjennom Åsane i henhold til tilleggsutredning nr. 15 datert 07.10.13, s. 14. Fra C-tomten krysser banen E39 til Åsane sentrum (Myrdal), tilbake over motorvei til Tide-tomten og videre til Vågsbotn.
3. Det skal utredes og planlegges miljølokk over E39 ved C-feltet i Åsane.
 4. Det skal utredes og planlegges en sammenhengende høykvalitets sykkelløsning fra Sentrum til Åsane parallelt med reguleringsplan for Bybanen.
 5. For å avlaste Torget og Bryggen mest mulig for biltrafikk, utredes og planlegges «Bymiljøttunnel» parallelt med reguleringsarbeidet for Bybanen.
 6. I det videre arbeid skal løsningene utvikles utfra målet om å stenge Bryggen for biltrafikk.
 7. Det skal arrangeres arkitekt- og designkonkurranse for utforming av området Torget – Vetrilidsalmenning – Finnegårdsgaten – Bryggen.
 8. Bystyret ber byrådet legge fram en finansiering for bybanetraseen som ikke i vesentlig grad endrer dagens bompengenivå.
 9. Bystyret ønsker å sikre en kontinuerlig utbygging av et helhetlig bybanenett. Så sant kontinuerlig bygging kan ivaretas, prioriteres den opprinnelige rekkefølgen for bybanebyggingen med trase mot nord først som neste byggetrinn i et helhetlig bybanenett. For å redusere fare for forsinkelser som skyldes forhold utenfor Bergen kommunes kontroll (f.eks. krav om arkeologiske utgravinger eller lignende), ber bystyret byrådet iverksette og intensivere regulering mot vest.
 10. For å sikre tidligst mulig realisering av neste byggetrinn, ber bystyret om at byrådet søker best mulig samordnet regulering og prosjektering av de traséene som er avklarte.

Merknad 1

For å styrke kollektivfunksjonen for bybanen ønskes en hyppig matebuss som går fra Eidsvågneset via Nyhavn og Sandviken Sykehus til bybaneholdeplassen ved Norges handelshøyskole.

Merknad 2

Bystyret vil påpeke at hensikten med å bygge en bymiljøttunnel er å avlaste sentrum for internttrafikk, og er ikke ment til bruk for gjennomgangstrafikk. Ved tunnelens realisering må tiltak som motvirker gjennomkjøringstrafikk på normaldager vurderes.

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

I medhold av Forskrift om konsekvensutredninger av 1. juli 2009, sist revidert 1. juli 2013, jf. plan og bygningsloven § 4-2, vedtas følgende:

1. Konsekvensutredningen med tilleggsutredninger gir et godt grunnlag for reguleringsplanarbeidet. Behovet for tilleggsutredninger i reguleringsfasen må avklares før arbeidet med reguleringsplanen formelt startes opp.
2. Reguleringsplanarbeid for anbefalt trasé igangsettes. Følgende trasé legges til grunn for reguleringsplanarbeidet:
 - Alternativ 1Aa, dagløsning til og med Torget, deretter tunnelloøsning fra Finnegårdsgaten / Vetrilidsallmenning til Slaktehustomten.
 - Alternativ 1Ba, dagløsning gjennom Sjøgaten i Sandviken. Ved NHH vurderes plassering av holdeplass i reguleringsplanarbeidet, mens i Eidsvåg legges alternativ 2B med holdeplass øst for E39 til grunn.
 - Alternativ 2C fra Eidsvåg til Tertneskrysset, deretter alternativ 2C-1Cb gjennom Åsane.
3. Det skal utredes og planlegges en sammenhengende høykvalitets sykkeløsning fra Sentrum til Åsane parallelt med reguleringsplan for Bybanen.
4. For å avlaste Torget og Bryggen mest mulig for biltrafikk, utredes og planlegges "Bymiljø tunnel" parallelt med reguleringsarbeidet for Bybanen.
5. I det videre arbeid skal løsningene utvikles utfra målet om å stenge Bryggen for biltrafikk.
6. Det skal arrangeres arkitekt- og designkonkurranse for utforming av området Torget – Vetrilidsallmenning - Finnegårdsgaten – Bryggen
7. Bystyret ber byrådet legge fram en finansiering for bybanetraseen som ikke i vesentlig grad endrer dagens bompengenivå.
8. For å sikre tidligst mulig realisering ber bystyret om at byrådet søker best mulig samordnet planlegging og prosjektering.
9. For å sikre kontinuerlig utbygging av et helhetlig bybanenett, ber bystyret byrådet intensivere reguleringsarbeidet vestover.

Bystyrets kontor, 18. juni 2014

Birgitte W Bratland
Førstekonsulent