



Bybanen fra sentrum til Fyllingsdalen- orientering om planarbeidet

MASR ESARK-5120-201423440-91

Hva saken gjelder:

Byrådet vil med dette orientere om status for planarbeidet for Bybanen fra sentrum til Fyllingsdalen. I vedlagte fagnotat fra Etat for plan og geodata datert 28.4.16 inngår overordnede vurderinger og beskrivelse/gjennomgang av traseen, med holdeplasser. Det vises til dette fagnotat og «Oppsummeringsrapport» datert 15.4.2016 med tilhørende vedlegg.

Da bystyret i 2010 vedtok utbygging av et helhetlig bybanenett i Bergen kommune, var traséen til Fyllingsdalen en del av bybanenettet. Byrådet vedtok 27.11.2014 oppstart av planprosess for områderegeringsplaner for Bybanen fra sentrum til Fyllingsdalen, via Haukeland sykehus. Etter høring av planprogrammet ble det fastsatt av Komite for miljø og byutvikling 19.5.2015. Planprogrammet beskriver trasé med noen mulige varianter for betjening av Haukeland sykehus, samt hvilke utredninger og tilhørende planprosess som skal gjennomføres. Det ble i tillegg beskrevet to mulige varianter fra Oasen til Spelhaugen. I tråd med planprogrammet har fagetaten i innledende fase av planarbeidet gjennomført en skissefase der flere mulige varianter er vurdert. Traséen som presenteres i denne saken, vil bli lagt til grunn for det videre arbeid med forslag til reguleringsplan.

2.0 Samarbeid/medvirkning

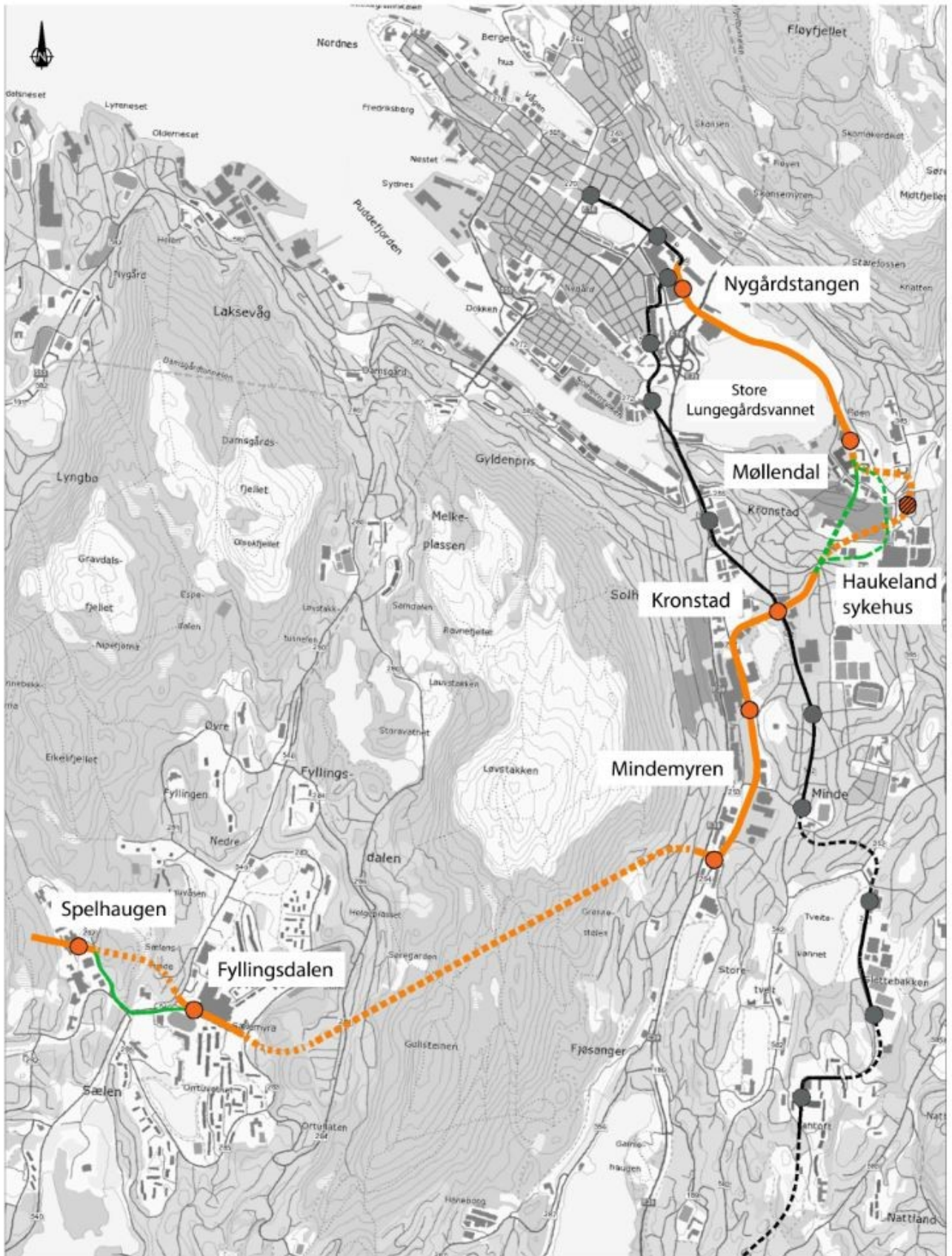
Prosjektgruppen som ledes av Bergen kommune, har også hatt representanter fra Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen. De nevnte partene har deltatt aktivt og gitt innspill og anbefalinger til løsninger. Hordaland fylkeskommune skal bygge og drifte anlegget, og deres erfaring og kompetanse er en viktig ressurs i arbeidet. For å oppnå en best mulig samordning av regulering og prosjektering, har arbeidet skjedd i tett samarbeid med Bybanen Utbygging. På strekningen fra Nygårdstangen til Møllendal samordnes arbeidet med Jernbaneverkets planlegging av effektivisering av godsterminalen. I tråd med Kommuneplanens arealdel (KPA2010) skal det startes arbeid med detaljreguleringsplan for effektiviseringstiltak på godsterminalområdet på Nygårdstangen.

Det har så langt vært kontakt med en rekke utbyggere og aktører, samt noen berørte grunneiere langs traséen. Ytterligere kontakt vil bli etablert for å se nærmere på konkrete løsninger. Offentlig høring/ ettersyn av forslag til reguleringsplan vil skje i løpet av høsten 2016. Da får grunneiere, offentlige instanser og berørte på vanlig måte anledning til å uttale seg.

3.0 Om arbeidet med grunnlaget for reguleringsplan

Basert på planprogrammet, er det skissert og vurdert ulike løsninger i en innledende skissefase. Til arbeidet er det utarbeidet et sett med silingskriterier, som er brukt for å vurdere og sammenligne flere mulige løsninger. Kriteriene er knyttet til målsettingen for bybaneprojektet, og skal avklare hvor godt de ulike varianter oppfyller følgende kriterier:

1. Bybanen – byutvikling
2. Bybanen – del av kollektivsystem
3. Bybanen – del av trafikksystem
4. Teknisk gjennomførbarhet (varige forhold)
5. Sikkerhet
6. Konflikt med verneinteresser, miljøer og verdier
7. Kostnader
8. Konsekvenser i anleggsfasen



- | | | | | | | | |
|--|----------------------------|--|--------------------|--|-----------------------------|--|---|
| | Eksisterende bane i dagen | | BT4 bane i dagen | | BT4 holdeplass i dagen | | Variant i planprogrammet (anbefales ikke) |
| | Eksisterende bane i tunnel | | BT4 bane i tunnel | | BT4 holdeplass under bakken | | |
| | Eksisterende holdeplass | | Sykeltrasé i dagen | | Sykeltrasé i tunnel | | |



På side 2 vises Oversiktskart over traséen til Fyllingsdalen.

Vurderingene er beskrevet i vedlagte «Oppsummeringsrapport» fra konsulentselskapet Sweco.

4.0 Om skissefasen

Arbeidet i skissefasen er oppsummert i en fagrapport fra konsulent som gir en anbefaling av trasé for videre detaljering. Prosjektgruppen støtter i hovedsak konsulentens anbefaling, med unntak av:

- Løsningen på Kronstad, der prosjektgruppen vektlegger framkommelighet, kjøretid og stabilitet i daglig drift. Derfor anbefales en løsning der banetraséene nord-sør og øst-vest krysser hverandre i to plan.
- Ved Oasen ønsker prosjektgruppe å arbeide videre med to varianter, for å finne frem til en best mulig løsning.

Traséen som reguleres går fra Nonneseter til Spelhaugen og er cirka 10 km lang. Omtrent 5 km vil ligge i dagen og 5 km i tunnel. Traséen har 8 holdeplasser. I sentrum vil bybanelinjen fra Fyllingsdalen benytte eksisterende bybanetrasé helt inn til Kaigaten, og vil da være cirka 10,8 km lang og ha 10 holdeplasser. Endeholdeplass Gulating reguleres i egen planprosess. Holdeplassene gir en god betjening av målpunkt langs linjen, og gode overganger mellom buss og bane, og mellom de to banelinjene.

Det utarbeides samtidig forslag til løsninger for sykkeltraséer langs banen. Fra Nonneseter til Kronstad vil det bli regulert en sammenhengende sykkelvei der det legges opp til å bruke eksisterende jernbanetunnel gjennom Kronstad når denne blir frigitt. Fra Kronstad til Mindemyren sør er det regulert sykkeltraséer i gjeldende planer, for å sikre gode koblinger kan det bli mindre justeringer av disse. Gjennom Løvstakken vil det bli arbeidet videre med mulighet for sykkel kombinert med rømningstunnel for banen. Ved fremlegging av planforslag og finansiering av prosjektet må det tas stilling til om sykkel tunnel skal gjennomføres. I Fyllingsdalen planlegges sykkelløsninger langs banen og gode koblinger til eksisterende eller planlagt sykkelveinett.

En forutsetning for bybanetraséen på Mindemyren og Kronstad er at Jernbaneverkets arealer frigis. Bergen kommune samarbeider med Jernbaneverket for å finne løsninger som ivaretar både bybane-prosjektet og godshåndteringen. Det arbeides med effektivisering av terminalen på Nygårdstangen slik at jernbanefunksjonene som i dag ligger på Mindemyren kan flyttes dit.

5.0 Fagetatens anbefaling

Fagetaten anbefaler at følgende trasé legges til grunn for det videre reguleringsplanarbeidet:

- Nygårdstangen: Traséen kobles på eksisterende bybanetrasé ved busstasjonen, og holdeplassen vil ligge i Lungegårdskaien på østsiden av busstasjonen. Banetraséen vil videre sørover ligge mellom godsterminalen og Amalie Skram videregående skole.
- Langs Store Lungegårdsvannet vil traséen ligge i eksisterende parkareal, og det vil være behov for utfylling i sjø for å kunne reetablere Lungegårdsparken. Med en slik løsning er det mulig å få til en effektivisering av godsterminalen slik at Jernbaneverket kan flytte fra Mindemyren og frigi jernbanespor fra Kronstad tunnelen og sørover.
- Møllendal: Flere grunnundersøkelser er gjennomført og resultatene vil gi grunnlag for konkrete vurderinger for å plassere holdeplass og tunnelportal. Holdeplassen vil ligge i området nær den nye kunsthøgskolen og nye boligområder.
- Haukeland sykehus: Utredningene viser at trasé med holdeplass i dagen ikke er teknisk gjennomførbar. Holdeplass under bakken legges nord for Haukeland sykehus for å gi en best mulig betjening av området, inkludert helseklyngen ved Haraldsplass.

- Kronstad: Det arbeides videre med en løsning der banetraséen til Fyllingsdalen krysser under dagens bane.
- Mindemyren: Traséen vil gå der den er regulert i områdeplanen for Mindemyren. Holdeplassen i sør flyttes inn på allmenningen mellom Kanalveien og Fjøsangerveien.
- Tunnel gjennom Løvsstakken er cirka 3 km lang, det reguleres en separat rømningstunnel med mulighet for sykkeltrasé.
- Fyllingsdalen: Traséen kommer ut av tunnel i Hjalmar Branting's vei. Det jobbes videre med to varianter for plassering av holdeplass og trasé ved Oasen, en løsning der banen krysser over Folke Bernadottes vei i bro, og en der banen krysser under veien. Fra Oasen til Spelhaugen vil banen gå i tunnel.
- Spelhaugen: Traséen og holdeplassen legges midt i området. Forlengelse videre til Loddefjord er mulig. Det jobbes videre med løsning for oppstillingsplasser for vogner.

Nå som skissefasen er ferdig, vil det på dette grunnlag bli arbeidet videre med teknisk forprosjekt og utforming av forslag til reguleringsplan.

6.0 Planelementer

Det utarbeides nå reguleringsplaner for følgende strekninger:

- Delstrekning 1 sentrum-Kronstad og delstrekning 3 Mindemyren-Spelhaugen.
- Linjeføring for delstrekning 2 Kronstad-Mindemyren foreligger i vedtatt reguleringsplan for Mindemyren Dette planarbeidet følges opp med en egen detaljreguleringsplan.
- I sentrum er det startet opp en arbeid med en detaljreguleringsplan for midlertidig endeholdeplass i Kaigaten. Denne skal fungere inntil banen til Åsane er bygget.

Etat for plan og geodata samordner arbeidet med disse reguleringsplanene, og vil i løpet av høsten 2016 søke å legge frem alle planforslagene for offentlig høring.

7.0 Videre planprosess og framdrift

Traséen som er presentert i denne saken legges til grunn for videre arbeid med forslag til reguleringsplan. I henhold til planprogrammet vil det utarbeides et planforslag med tilhørende teknisk forprosjekt og konsekvensutredning. Det tekniske forprosjektet skal sikre at løsningene er teknisk gjennomførbare, kostnadseffektive og sikre. Resultatene skal videre gi grunnlag for kostnadsanslag, gi grunnlag for grunnverv, samt vurdering av konsekvenser og konflikter.

Hovedutfordringer i det videre planarbeidet:

- Detaljering av løsninger i samarbeid med Jernbaneverket på strekningen fra Nygårdstangen til Møllendal.
- Utfylling i Store Lungegårdsvannet: Det samarbeides med prosjektet "Renere havn" i regi av Bergen kommune for å finne best mulige løsninger for tildekking av forurensede masser og utfylling. Det er satt i gang et forprosjekt slik at det kan legges til rette for å bruke masser fra bybanetunnelen gjennom Kronstadhøyden. Det vurderes om tildekking av sjøbunnen og etablering av fyllingsfot under vann kan settes i gang tidligere enn resten av utbyggingen.
- Plassering av holdeplass og tunnelportal i Fløen/Møllendal
- Utforming og mer detaljert plassering av holdeplass under bakken ved Haukeland sykehus
- Vurdering av to varianter for trasé og holdeplass ved Oasen

Fremdrift for reguleringsplanarbeidet er:

- Planforslag med konsekvensutredning utarbeides og legges frem i løpet av høsten 2016

- Merknader til planene innarbeides og revidert planforslag legges frem for politisk behandling våren 2017
- Planvedtak i bystyret før sommeren 2017

Fremdriften over muliggjør byggestart i 2018 forutsatt at prosjektering skjer samtidig med arbeidet med planutforming og behandling av reguleringsplan. Det forutsettes da en rask og smidig planprosess uten noen former for forsinkelse i den videre planfremstilling, beslutningsprosesser eller eventuelle innsigelser fra eksterne parter.

8.0 Byrådets vurdering og anbefaling

Byrådet vil videreutvikle bybanen som ryggrad i kollektivsystemet i Bergen. Konseptet med god synlighet og tilgjengelighet har gjort den til en stor suksess. På samme måte som bybanen har fått flere reisende over fra bil til bane på den sørlige traseen, er dette også målet for den traseen som nå er under planlegging mot vest. Bybanen skal også være en motor for bærekraftig byutvikling, og legge til rette for vekst og fortetting langs traseen.

Byrådet er opptatt av å få til kontinuerlig utbygging av Bybanen til alle bydeler, og vil arbeide for høyest mulig statlig finansiering av den videre utbygging. Før en kan ta opp finansieringss spørsmålet må det foreligge ha vedtatt en reguleringsplan som kan danne basis for kalkyler, etter metodikken for anslag.

Det materialet fra skissefasen som nå er oppsummert av Etat for plan og geodata og deres plankonsulent, gir godt grunnlag for den videre arbeidet fram mot et forslag til reguleringsplan. Byrådet konstaterer at Resultatet av skissefasen åpner for at ambisjonen om å bygge sykkel tunnel i tilknytning til bybaneutbyggingen kan bli en realitet.

Byrådet legger vekt på å bevare strandsonen for rekreasjon og arbeide for flere «blågrønne strukturer». Planarbeidet forutsettes derfor å videreføre arbeidet med strandpromenade rundt Store Lungegårdsvann og legge til rette for etablering av badeplasser, dersom fjerning/tildekking av miljøgifter gjør det forsvarlig. Byrådet ønsker i utgangspunktet at det etableres en bystrand langs østsiden av Store Lungegårdsvannet.

Byrådet anbefaler at arbeidet med forslag til reguleringsplan baseres på den skissefasen som her er oppsummert, at anbefalt trasé slik den er oppsummert i saken, legges til grunn for det videre reguleringsplanarbeidet.

Byrådet legger denne saken fram for bystyresiden som ledd i å åpne opp kommunen ved blant annet å involvere bystyret mer i sitt arbeid med viktige saker for bysamfunnet.

Vedtakskompetanse:

Byrådet ønsker å involvere bystyret mer i arbeidet med å finne gode løsninger for byen. Byrådet ønsker derfor å orientere bystyresiden om status i denne fasen av planarbeidet.

Saken legges fram for Komite for miljø og byutvikling som er bystyrets fagorgan for byutviklingsfeltet.

Byrådet innstiller til komite for miljø og byutvikling å fatte følgende vedtak:

1. Byrådets beskrivelse av status for arbeidet reguleringsplan for bybanens byggetrinn IV, fra sentrum til Fyllingsdalen, tas til etterretning.
2. Anbefalingene fra skissefasen som her er oppsummert, legges til grunn for utforming av forslag til reguleringsplan.

Dato: 2. mai 2016

**** Ikke slett denne linje – elektronisk godkjenning flettes inn ****

Harald Schjelderup
byrådsleder

Anna Elisa Tryti
byråd for byutvikling

Vedlegg:
Fagnotat datert 28.4.2016
Oppsummeringsrapport med vedlegg, Sweco datert 15.4.2016