

Bergen, 3. Mai 2013.

Bergen kommune

Byrådsavdeling for byutvikling, klima og miljø

Etat for plan- og geodata

Pb 7700

5020 Bergen

HØRINGSUTTALELSE

Saksnr. 201125114

Konsekvensutredning og trasévurderinger for Bybanen Sentrum - Åsane

Sandviken Kulturhistoriske Forening (SKF), baserer uttalelsen på følgende dokumenter:

- "Planprogram for Bybanen Bergen sentrum – Åsane" – juni 2012
- "Konsekvensutredning Bybanen Bergen sentrum Åsane" – februar 2013
- www.sandviksbukten.no/bybanen (SKF's hjemmesider)

SKF har engasjert seg sterkt i saken de siste to årene. Foreningen er klar over at dette er den viktigste plansaken for bydelen på mangfoldige tiår fremover. Bybanen har derfor vært et tema på foreningens møteplan flere ganger. Foreningen leverte inn høringsuttalelse på Bybane-saken allerede i oktober 2011 og har fremdeles i hovedsak samme syn.

Sammendrag

1. Kriteriene for valg av trasé og vektleggingen mellom alternativene må være annerledes for Sentrum og Sandviken enn for Bergensdalen.
2. Bybanen *behøver ikke* være 'et synlig og identitetskapende element' – det kan faktisk virke av Konsekvensutredningen (KU) som om dette er en av hovedmålsettingene med prosjektet.
3. Vektlegging av positive og negative forhold er i KU galt fremstilt på flere punkter.
4. KUs prioriterte løsning, alternativ 1 (på gateplan gjennom det meste av bydelen) har store negative konsekvenser for både Sentrum og Sandviken. Enveiskjøring på flere strekninger og ny tunnel som veiutløsning for Sandviken Brygge er uakseptabelt.
5. Bybanen må ikke gå på gateplan verken i Sentrum eller i Sjøgaten/ Sandviksveien. De sistnevnte gatene må i fremtiden forbeholdes busser, utryknings- og lokaltrafikk.
6. Bybanen må ikke føres inn i boligområdet på Sandviken Brygge.
7. Bybanen bør ikke gå ned i Nyhavnsveien. Traséen må da gå i en lang sving i fjell for å få akseptabelt stigningsforhold til NHH.
8. Bybanen må få en trasé som skaper/opprettholder et best mulig miljø for bydelen.
9. Hensyn til kulturlandskap og kulturminner i Sandviken må vektlegges i større grad enn det som fremkommer i KU.
10. SKF går inn for følgende løsning: Alternativ 2b med tunnelåpning mot nord ved Glass-Knag eller Sandviken Sykehus, må velges for sone A og indre halvdel av sone B, deretter alt. 3 med åpen trasé til NHH/Eidsvågstunnelen, og dermed også forlenget Fløyfjellstunnel. Bybanen kan da benytte et av løpene i Åsaneveien (gamle Helleveien), E-39, og gå videre gjennom Eidsvågstunnelen. Det andre løpet blir lokalvei. Forskjellene mellom billigste og dyreste alternativ virkelig er så liten at valget kan gjøres uten tanke på de økonomiske investeringer. Det dreier seg tross alt om et valg for mange tiår fremover.
11. Med 2b/3 får vi to trafikkårer mot nord, i dag er det kun én.
12. Med nytt kryss i fjell øst for "Glass-Knag" oppnår man tilnærmet intensjonen med en "Skansentunnel".
13. Ved å fjerne motorveien på strekningen fra Glass-Knag til NHH/ Stemmemyren vil dette strøket få et langt bedre miljø. I dag passerer her 20 mill. kjøretøy pr. år!
14. Valg av alt. 2b/3 ("Forlengelse av Fløyfjellstunnelen") gir mange fordeler i forhold til alternativ 1.

1. Innledning.

SKF ønsker å beskytte og videreutvikle de kulturhistoriske og miljømessige kvaliteter i Sandviken til beste for dagens beboere og næringsvirksomheter i bydelen. Som kulturhistorisk forening er det naturlig å være på vakt mot kraftige inngrep i et svært sårbart område. Foreningen har i mer enn ti år kjempet mot en fornyingsprosess i bydelen som etter vårt syn har skjedd på bekostning av miljøet (utsikten + uløst ny lokal trafikkbelastning) og slik at nybyggene overdøver bygningshistoriske miljøer og mønstre, miljøer som av Byantikvar og Byråd i årene 2007–10 ble funnet verdig en søknad om verdensarv-status, som supplement til Bryggen! Utbyggingen har hittil i alt for stor grad skjedd på utbyggernes premisser, utbyggere hvis primære mål har vært/er å få størst mulig avkastning på sine prosjekter, dvs. høy utnyttingsgrad av arealene.

En dobbeltsporet bybane utgjør en så tung infrastruktur at den må legges i egen trasé, som ikke reduserer det eksisterende gatenettet, som allerede er overbelastet. Dessuten er det helhetlige miljøhensyn viktig.

Sandviken er en bydel som nærmest klamrer seg til fjellsiden med en smal flat stripe langs sjøen. Dette betyr at kriteriene for valg av trasé må være ganske annerledes her enn de som ble brukt i den langt bredere Bergensdalen for strekningen Sentrum – Nesttun. Det samme gjelder for de trange gatene i Sentrum, også der må man tenke annerledes enn i sør. Planleggerne er inne på dette i alt. 2 der traséen legges i tunnel helt fra Sentrum til NHH. Her fravikes normen at Bybanen skal være 'et synlig og identitetskapende element', noe som er vanskelig å få til i Sentrum og Sandviken uten store skadevirkninger.

I SKF har vi hele tiden ment at en viktig intensjon bak bybanen er at åsanefolk skal komme seg raskt til sentrum, slik at de vil foretrekke banen og dermed minke belastningen på et allerede overbelastet veinett. Det er nemlig gjennomgangstrafikken og ikke sandviksboerne selv som har skapt trafikkproblemene. Det bor 12 000 mennesker i Sandviken (hvorav halvparten så langt inne at de vil velge andre alternativ enn bybane). For de 40 000 (50 000 om noen år) i Åsane er behovet for rask transport til sentrum viktig.

SKF forsøker etter beste evne å se *helheten* for både Indre- og Ytre Sandviken. Styret i SKF har satt seg godt inn i saken og mener å ha god oversikt over konsekvensene for de aktuelle alternativer.

Allerede under høringen for Planprogrammet høsten 2011 gikk SKF inn for en lang tunnel under/bak Sentrum og Sandviken i kombinasjon med en forlenget Fløyfjellstunnel som beste løsning for både Sentrum og Sandviken. Etter en gjennomgang av Konsekvensutredningen er vi blitt styrket i dette synet. Slik vi ser det, er vektleggingen av positive og negative forhold uriktig gjennomført i flere henseender. Dermed blir konklusjonene med «pluser og minuser» feil. På denne måten kan man komme i skade for å danne seg et feilaktig bilde av hva som egentlig er den beste løsningen.

Flere av utbyggerne som har prosjekter på gang i Sandviken, har uttalt at de vil ha en bybane som skal bringe bydelen ut av "bakevjen", og helst slik at den kommer nærmest mulig byggenes "dørstokk". Etter vår syn er det feil å nytte begrepet "bakevje" om Sandviken. Dagens etterspørsel etter en adresse i bydelen indikerer noe helt annet enn bakevje. Arealet langs Sandvikens sjølinje fortjener snarere betegnelsen "gullkysten". Så har da også utbyggere i årevis vist stor iver etter å slippe til her, lenge før bybanen var blitt en aktuell og konkretisert problemstilling.

Ad "bakevje" understrekes det dessuten at området langs sjølinjen mellom NHH og sentrum i dag har byens beste kollektivtilbud med ca. 30 busser pr. time i begge retninger. Vi har allerede her en "buss-bybane" med avgang hvert andre minutt. Samtlige trasé-alternativ har stasjoner som stort sett ligger ca. 100m fra disse "dørstokkene".

For å få frem et godt og nyansert inntrykk av ulemper og fordeler mellom de tre alternativene må vi se på en del av detaljene på de forskjellige strekningene. Da kommer det frem ting som en kanskje ikke får med seg ved bare å se på de store linjene i alternativene.

I uttalelsen vil vi i hovedsak konsentrere oss om delområde B Sandviken.

2. Kort beskrivelse av traséene for de tre alternativene.

Alt 1: På gateplan gjennom Sandviken og Indre Sandviken.

Trasé i dagen via Kaigaten–Småstrandgaten–Torget–Bryggen–Sandbrogaten – tunnel til Slaktehustomten – på gateplan i Sjøgaten og Sandviksveien – gjennom boligområdet på Sandviken Brygge – tunnel til NHH – tunnel til Eidsvåg.

Alle holdeplasser i dagen.

Alt. 2: Trasé i tunnel fra Christies gate eller Peter Motzfeldts gate til NHH – tunnel.

Stasjoner under Christies gate eller i dagen v/Peter Motzfeldts gate, i fjell v/Fløybanen, Krohnengen og under Norsk Lærerakademi (NLA) i Sandviken, i dagen ved NHH.

Alt. 3: Forlengelse av Fløyfjellstunnelen.

Alternativ 3 er spesifikk for Sandviken fra Rothaugen til Eidsvåg og kan kombineres med alternativ 1 og 2 både i Sentrum og Åsane. Alternativet frigjør Åsaneveien (gamle Helleveien) slik at Bybanen kan gå i motorveiens vestre løp (sydgående).

Trasé i tunnel fra Sentrum (som alt. 2) til Sandviken kirke – tunnel til krysset Amalie Skrams vei/Formannsvei – videre i dagen i ytre del av Amalie Skrams vei, Åsaneveien og det ene løpet av Eiddvågtunnelen.

Stasjoner: i Amalie Skrams vei (på høyde med Gjensidige), ved Glass-Knag, Sandviken sykehus og NHH – alle i dagen.

3. SKF's merknader og vurdering av alternativene

Etter SKF's syn vil det være utilgivelig om politikerne bestemmer at Bybanen skal gå på gateplan gjennom Sentrum. Det vil føre til en uopprettelig skade for byen. Sentrum skal være et *myldreområde* for folk. En åpen trasé med trafikkfrekvens på to minutter samt spor og master vil skape en utpreget barriérevirkning, trass i påstandene om det motsatte. Banens stillegang og oppstykkede/abrupte kjøremønster (bilene kommer uavlatelig – trafikklys) øker faren for ulykker.

Vi forutsetter at det vil komme viktige innspill fra både Byantikvar og Riksantikvar med hensyn til Bryggen og dette områdets viktighet som ett av landets få Unesco-verdensarv-kulturminner. Vi slutter oss til de ulike interessegrupper som hevder at en bybane vil forverre situasjonen her, og at verdensarv-statusen i verste fall kan gå tapt – i så fall en kulturpolitisk skandale for byen.

Vi tror også at en Bybane nær kaikanten (foran trehus-Bryggen) og i dagens gateløp foran murhus-Bryggen vil komme til å forstyrre områdets brukbarhet som arena for spesielle arrangementer og aktiviteter, som Bondens marked, strilesøndag, veteranbåtstevner m.m. Bybanen vil være vanskeligere å stanse ved slike spesielle anledninger enn dagens biltrafikk.

Vi kan heller ikke skjønne annet enn at Bybanen delvis langt fremme mot kaikanten vil svekke indre del av Vågen som sjørettet opplevelsesområde i sommerhalvåret, som gjestehavn for småbåter. Dette er et viktig spørsmål i en situasjon så lenge hele kaiområdet Festningskaaien–Skolten er lukket for publikum ved terrorgjerd i sommerhalvåret (cruisetrafikken)!

Det blir grotesk om Bybanen over Torget/Bryggen skal føre til en kraftig trafikkøkning med biler/lastebiler/busser opp Vetrildsalmenning/utover Øvregaten som følge av at dagens nordgående trafikk i Sjøgaten skal ledes opp hit. Det vil forpeste et strøk som er et av de mest turist-tunge i sommerhalvåret (Fløybanen), og dessuten et strøk som gjennom mange år har etablert seg som et strøk med kunst-, brukskunst- og antikvitetshandlere – et myldrestrøk for byens egne innbyggere.

Vi har også fått med oss en åpen bybane-trasé gjennom sentrum vil føre til omfattende trafikkomlegging i de tilstøtende gateløp her, med 'eksport' av biltrafikken til Strandgaten, Jon Smørs gate og Nøstet, til sjenanse for beboerne og butikkene her, og dermed sentrums shopping-fotgjengere.

Dersom man virkelig ønsker å redusere biltrafikken i sentrum, kan dette gjøres med andre midler enn å føre en svært trafikk tung bane gjennom området. (Se Håkon Rasmussen i BT 29.04-13)

Siden alt. 1 innebærer at Bryggen blir enveiskjørt mot sør og Sandbrogaten blir reservert for Bybanen må det sannsynligvis anordnes en ny forbindelsesvei fra Mariakirken, som krysser Sandbrogaten før den svinger rundt Orion Hotel og vestover forbi og like foran inngangspartiet til Bergenhus, gjennom den nåværende lille parken der og inn på Festningskaaien. SKF anser dette for å være meget uheldig.

B. Sandviken

I utredningen heter det at "*i Sandviken vil Bybane i Sjøgaten gi vesentlige miljøforbedringer*", og videre: "*trafikktiltakene i disse alternativene og med dagløsning i sentrum vil imidlertid øke trafikken i Sandviksveien. Dette er en negativ miljøeffekt.*"

Vi oppfatter altså KU slik at alt. 1 vil medføre at Sjøgaten fra krysset Sjøgaten/Sandviksveien (K. Lien) blir enveiskjørt sørover til Slaktehustomten, og over Bryggen. Trafikk fra Skuteviken, Bontelabo og Skolten som skal nordover, og for øvrig de bilene fra sentrum som skal nordover og ikke velger Fløyfjellstunnelen på Nygårdstangen, skal ledes gjennom Øvregaten, Nye Sandviksvei og Sandviksveien. Dette vil medføre *mer enn dobling* av trafikkbelastningen av dette sårbare gateløpet. Dette vil være ødeleggende for både beboermiljøet og kulturminnelandskapet her. Det sies i KU at trafikken forbi Brannstasjonen vil øke fra 7000 biler/døgn i dag til 14 000, for en vei som er dimensjonert for 8000 biler/døgn!

En viktig premiss her er at *vi ikke tror at biltrafikken gjennom Sandviken vil minke så mye som følge av bybanen som forutsatt i KU*. Erfaringene fra søndre innfartsåre peker i denne retning: Biltrafikken har ikke minket etter Bybanens åpning. Det er primært unge og eldre, folk som tidligere nyttet busser, som har gått over til bybanen. Det betyr at trafikkøkningen kan bli enda større enn økningen fra 7000 til 14 000. Tanken på at også lastebiler og busser skal måtte kjøre gjennom dette tette boligmiljøet, med fare for kødannelse i rushtiden, er bent frem grotesk. Dette er gamle Håkonsgaten/Nygårdsgaten om igjen: gradvis trafikkforstumming av tidligere høyverdige bolig- og forretningsstrøk. Og som for Sentrums vedkommende er denne forskyvning av trafikkbelastningen sterkt *underkommunisert* i utredningene...

Det minnes om at Byantikvar og Etat for byutvikling, klima og miljø for ikke mange år siden (2007) la frem et forslag til områdefredning av bl.a. hele trehusbebyggelsen avgrenset av Johan Mohrs gate–Sandviksveien–Sjøgaten som bevaringsområde, inklusive Fæstergrenden og Püttergrenden på Sandviksveiens østside. En kraftig trafikkøkning i Sandviksveien vil torpedere denne aktverdige intensjonen og være i strid med byens forvalteransvar for 'trehusbyen Bergen', et ansvar av nasjonal og internasjonal rekkevidde.

I tillegg vil en slik trafikkøkning kunne bli et alvorlig handikapp for utrykningskjøretøyene (Sandviken Brannstasjon) i et spesielt brannfarlig strøk – hele det nevnte fredningsstrøk er et utpreget "*brannsmittestrøk*".

Mens det blir én uavhengig biltrafikk-fil fra K Lien-krysset til Slaktehuset, vil man på strekningen K Lien–Gjensidige, hvor det skal være/må bli toveis biltrafikk, få én uavhengig vei-fil og én fil delt med den ene bybanetraséen. Der blir det visstnok nødvendig med lysregulering til fordel for banen. Spør byens drosjesjåfører hvordan de opplever dagens bybane-lysregulering i krysset Kaigaten–Strømgaten, og der gjelder det en enkel tverrforbindelse! Det ligger an til langt større problemer på strekningen K Lien–Gjensidige, i verste fall med reperkusjoner like til inn- og utkjøringene for Fløyfjellstunnelen ved Glass-Knag/Sandviken Sykehus.

SKF mener videre at det er uakseptabelt og meget uheldig om man velger å la Bybanen gå på gateplan i Sjøgaten fra Slaktehustomten forbi Sandvikstorget og videre i Sandviksveien og inn gjennom boligområdet på Sandviken Brygge. Det vil til de grader ødelegge for det trivelige miljø som er skapt der. Flertallet av beboerne på Sandviken Brygge er sterkt i mot en slik løsning.

Lyststedet "Maaseskjæret", et av byens mest verneverdige bolighus, må i tilfelle flyttes nærmere sjøen, noe som medfører at et større næringsbygg (Sats-bygget) må rives.

Sandviksveien blir dessuten stengt for inn/utkjøring ved Gjensidige-bygget. Det er planlagt at trafikk til/fra fra Sandviken Brygge og Elsesro skal gå i en ny ca. 700m lang og dermed kostbar tunnel fra nordre del av Sandviken Brygge i en sving under boligområdet i Munkebotn med utløp ved Sandviken Sykehus. Det vil stjele noe av parkeringsarealet der og virke forstyrrende og uheldig for sykehusområdet.

Trafikken videre både sydover og nordover må benytte det uoversiktlige krysset ved Nyhavnsveien for å komme inn på motorveien. Vi minner om at motorveien mellom Sandviken Sykehus og Sandviken Brygge-området har 60km-sone pga. de vanskelige på- og avkjøringsforholdene ved Nyhavnsveien og ingen avkjøringsfil til Sandviksveien. Dette fører allerede i dag til både kødannelser og ulykker i området. Ifølge Statens Vegvesen vil dette sammen med øket trafikk fra Nyhavn/Hægreneset føre til uholdbare forhold inn og ut av krysset.

I trasé variant 1Bb svinger tunnelen mellom Sandviken Brygge og NHH ut i en kort dagstrekning for å få en holdeplass i Nyhavnsveien i nærheten av inngangspartiet til Gamle Bergen. En boligblokk må rives og tunnelinnslaget ved sydenden av Mollbakken mot NHH vil virke svært uheldig på det etablerte boligområdet der. Traséen må gå i en lang sving i fjell for å få akseptabelt stigningsforhold til NHH. Disse forhold og nevnte nye tunnel fra Sandviken Brygge har til sammen en kostnad på rundt kr 500mill kr! En holdeplass i Åsaneveien vil ligge bare ca. 100m unna!

I alt. 1 ligger holdeplassen ved NHH i dagen på skolens parkeringsplass. Traséen fortsetter så 200m nordover Helleveien med tunnelinnslag videre mot Eidsvåg omtrent ved Breiviksbakken. Adkomstveien til NHH må legges om og det er usikkert om Statoil-stasjonen kan beholdes. En boligblokk og et hus langs Helleveien må rives. Områdets lille senter blir skadelidende av et stort vei- og baneanlegg. I Konsekvensutredningen heter det at en trasé gjennom området vil bidra til *en opprusting av området*, forstå det den som kan! SKF mener at planen tvert om vil virke ødeleggende, en ønsket oppgradering kan selvsagt skje uavhengig av banen.

SKFs hovedinnvending mot alt. 1A er imidlertid at vi frykter for at den åpne trassen i Sjøgaten/Sandviksveien vil øke utbyggingspresset i hele strøket betraktelig. Det overrasker oss således at det i den konkluderende seksjonen av KU (s. 306–20) hevdes at et hovedmål med bybanen mot nord er å «bidra til opprustning av Sandviken og utvikling av områdene langs sjøsiden». (s. 316) Den skal bli «en katalysator for byutviklingen i Sandviken». Vi ser nå hva som skjer ved Wergeland hvor kommunen går til ekspropriasjon av et helt villastrøk (15 hus) for å få mer effekt ut av den store kapitalen som nå er investert i ny infrastruktur, dvs. bybanen.

Denne frykten styrkes når vi leser i BT (02.05.13) at arkitektene til bydelens største grunneier og utbygger, Ola B. Siverts m.fl. (som vi vet har arbeidet tett mot kommunens planavdeling), hevder følgende: «Bybanen verken kan, eller er ment å skulle være, en måte (for) å løse ut nye utbyggingsområder i periferien av dagens by – verken i ytre Åsane eller i Lindås for den saks skyld. Det er et fortetningsredskap for å sørge for at byen blir mest mulig kompakt. ...» Og: «Bybanens største og noe overraskende effekt, er at den skaper en så sterk «investeringskorridor». Forholdet mellom investeringene i selve Bybanen, og hva det har kanalisert av investeringer fra andre, er på 1:14!» Jo menn sa vi smør! Vi fornemmer at først her slippes katten ut av sekken...

Også et annet overraskende utsagn i KUs konklusjon synes å peke i en lignende retning: «Dersom transportfunksjon for trafikk mellom Åsane og Sentrum med tunnel gjennom Sandviken, vektlegges mer enn betjening av Sandviken og byutvikling langs sjøsiden, vil alternativ 2 B være et godt alternativ med noe kortere reisetid og lavere kostnad.» Man valgte altså likevel alternativ 1. Dette er egentlig oppsiktsvekkende: Man velger å legge ut ca. 6 milliarder på et transportsystem som ikke primært skal frakte mest mulig mennesker inn til sentrum fra en stadig mer folkerik bydel (Åsane), men som skal få fart i byfornyningen i Sandviken (den berømmelige «bakevjen»), en løsning som att på til overfører alle miljø- og andre kostnader (bl.a. betydelig fall i eiendomsverdiene langs Øvregaten/Nye Sandviksvei/Sandviksveien) til etablerte boligstrøk, og uten at disse kostnadene blir forsøkt stipulert!

Nærmere om alternativ 3 Ba/2b

For beboerne i indre Sandviken kunne det for så vidt ha vært greit nok om alt. 2b: Lang tunnel Sentrum–NHH ble valgt. Det ville føre til at trafikk-forholdene gjennom Sentrum og Sandviken beholdes som i dag. Stasjoner er tenkt under Christies gate eller i dagen ved Peter Motzfeldts gate, i fjell ved Fløybanen, ved Krohnengen og under Norsk Lærerakademi innenfor Sandvikstorget. Inngrepene ved NHH blir best i alternativ 3, ved at stasjonen blir liggende i eksisterende motorvei

Når vi går inn for alt 3 Ba utenfor Glass-Knag/Sandviken Sykehus med forlenget Fløyfjellstunnel under Munkebotn og Langevann, er det fordi det gir en bedre løsning for biltrafikken mellom Glass-Knag og NHH, til beste for beboerne langs denne traseen. Vi kommer dermed på linje med velforeningene her ute, som alle ønsker bybanen i åpen trasé

her, for å svekke biltrafikken. Siden kostnaden ved den forlengede Fløyfjells-tunnel ligger inne i regnskapet i heftet s. 21, blir det betydelige innsparinger ved å nytte halve motorveien her, ved å slippe tunnelen fra Sandviken Brygge m.m. (se nedenfor).

Derimot kan vi ikke gå inn for alternativ 3a innenfor Glass-Knag: en åpen bybanetrasé gjennom ytre del av Amalie Skrams vei vil sjenere/forstyrre det fredete lyststedet Brødretomten, det verneverdige lyststedet Christineborg og et gammelt trehus (1776) ved den påtenkte tunnelåpningen i krysset Amalie Skrams vei/Formannsvei. Det må dessuten antas at en åpen bybanetrasé her vil utløse det samme *fortetningspress* på denne strekningen som i Sjøgaten, et press som etter innsats fra beboerne i 2001 ble avverget forut for vedtaket av Kommunedelplan Sandviken–Fjellsiden nord. Dessuten vil den påtenkte nedsenkete *stasjon i parken* foran Sandvikskirken representere et for sterkt og skjemmende inngrep i et av bydelens mest strategiske punkter.

Hovedintensjonen med alternativ 3 Ba er å gi god betjening av Sandviken og samtidig oppnå trafikkavlastning og bedre miljøforhold langs Åsaneveien. Det frigjorte vegareal vil foruten banetraséen bli brukt til nytt fortau og sykkelvei samt lokalvei i motorveiens østre (nordgående) løp.

Variant 3Bb med bane i Sjøgaten og Sandviksveien forbi Gjensidige og videre på østsiden av reperbanen er foreningen sterkt imot. Den rammes av de samme negative argumenter som alt. 1.

Med forlengelse av Fløyfjellstunnelen i 3 Bb må det anordnes nye ramper i fjell i Sandviken øst for "Glass-Knag" for både nord- og sydgående trafikk. I Eidsvåg blir det et vanlig toplan-kryss for begge retninger.

Strøket mellom Stemmemyren/NHH og området ved Munkebotn/ Sandviken Brygge har i mer enn 25 år blitt utsatt for en enorm trafikk-støy og forurensing. Motorveien har i dag et trafikk-volum på ca. 60,000 kjøretøy pr. døgn (ÅDT), dvs. rundt 20 millioner pr. år! Den nye lokalveien med 50-60km sone og trafikk i begge retninger vil få et volum på ca. 9,000 pr. døgn.

Etter det vi forstår mener Vegvesenet at en *forlengelse av Fløyfjellstunnelen* er tvingende nødvendig for å få en god og sikker trafikk-avvikling forbi Sandviken Sykehus. Ikke minst gjelder dette med tanke på fremtidig utvikling av områdene i Nyhavn, Hægreneet og Breiviken.

Med alternativ 3 Bb blir holdeplassen ved NHH plassert på dagens motorvei. Det betyr at parkeringsplassen for skolen kan beholdes som i dag og miljøet rundt skolen blir betraktelig forbedret både pga. redusert biltrafikk og ved at en unngår bane-spor og master nordover forbi Statoil-stasjonen og videre langs Helleveien.

Statens Vegvesen mener etter det vi forstår at "Skansentunnelen" i sin opprinnelige form nå er uaktuell. Spørsmålet mange har stilt seg er: med tenkt nedkjøring ved Festplassen, hvor skulle trafikken komme fra, fra Nygårdstangen? Og hvorfor lede trafikk inn mot sentrum? Med utløp ved Bontelabo/Skuteviken, hvor skulle da trafikken ta veien? Et utløp her vil stride fundamentalt mot en prioritering av alt. 1Aa/b, som altså gir enveiskjøring mot sør i Sjøgaten!_

Med forlenget Fløyfjellstunnel og av- og påkjøring i Sandviken vil man oppnå tilnærmet det samme som intensjonen var med en "Skansentunnel". Kort vei til Skolten/Bontelabo. Bryggen klarer seg bra som den er i dag, og trafikken vil høyst sannsynlig *avta betraktelig ved Fløyfjellstunnelens forlengelse*.

De avsatte midler til "Skansentunnelen" på ca. kr. 700mill. vil sammen med besparelsen på anslagsvis 500 mill. kr for ca. 3,75km. praktisk talt ferdig banelegeme fra Glass-Knag til Rema 1000 i Eidsvåg langt på vei være nok til både forlenget tunnel (ca. 2km.) og de to nye veikryssene. Med forlengelsen har man i tillegg de samfunnsmessig økonomiske gevinstene med kortere motorvei (ca. 1,2km hver vei) og bedre miljø langs Åsaneveien.

Ved å legge motorveien i forlenget Fløyfjellstunnel vil en langs Åsaneveien oppnå følgende betydelige fordeler:

- Miljø- og luftkvalitet med mindre støy og forurensing vil bli betraktelig bedre
- Lettere å få lokal trafikk inn på ny lokalvei
- Vi får to trafikkårer mot nord, mot i dag kun en
- Betraktelig bedring for utryknings-kjøretøy etc.
- Slipper dagens køer og mange ulykker ved Sandviken Sykehus
- Bra for forventet trafikk-øking i området

- Slipper mye unødvendig kjøring gjennom Sandviken og over Bryggen
- Bedrer forholdene ved det lille lokalsenteret ved NHH.

4. Konklusjon.

SKF føler at Konsekvensutredningen ikke gir et godt nok utgangspunkt for den videre behandling av prosjektet. Vi mener således at konklusjonene på flere punkter er feilaktig. Som tidligere nevnt mener vi at dette kommer av at kriteriene for valg av trasé er de samme som for strekningen Sentrum-Nesttun mens de burde være ganske annerledes for både Sentrum og Sandviken. Dermed blir vektleggingen også feil, vi føler at utredningen på mange steder i analysen derfor burde gitt alternativ 2 A-B/3 Ba mange flere "plusser" i vektleggingen enn den nå har fått. Denne pakken blir en klar vinner. Det foreligger nå en gyllen mulighet til å rette opp et tungt feilvalg som ble gjort for 35 år siden, da man valgte kort fremfor lang Fløyfjellstunnell!

For styret i Sandviken Kulturhistoriske forening

Geir Abelsen Knut Rommetveit

Anders Haaland

Tor Tyse

1.