

## **Sandviken Kulturhistoriske Forening**

Notat

Til: Styret i SKF

Fra : Plangruppen ved Tor Tyse

### **Informasjon om Bybanen Sentrum – NHH , mars 2011**

Viser til notat vedr. ”Folkemøte om Bybane gjennom Sandviken”. Møtet ble holdt på NHH ifm. Sandviksdagene. Mitt innlegg der bygger på at Fløyfjellstunnelen forlenges direkte til Eidsvåg under Munkebotn og Langevannet. Vil frigjøre et av løpene i gamle Helleveien for bybane og samtidig bedre både boforhold og trafikksituasjonen fra ”Glass-knag” til NHH-Øyjorden.

Et annet notat datert 7/3-11 omhandler de rapportene som skal danne grunnlaget for prosjektering av bybanen nordover til Åsane.

Siden sistnevnte notat ble skrevet har jeg hatt et møte med plankontoret i kommunen. De to notatene nevnt i notatet av 7/3 er ikke tilgjengelig for offentligheten. Pga. dette er det foreløpig begrenset hva kommunen slipper ut av informasjon. Men jeg har fått en del grove ”tanke-skisser” samt rapporten ”Fremtidig bybanenett i Bergensområdet” , datert desember 2009.

Jeg vil nok en gang presisere at skissene så langt handler om tanker, ideer og meget foreløpige skisser. På grunnlag av rapporten nevnt ovenfor og andre opplysninger jeg etter hvert sitter inne med, skal jeg nedenfor forsøke å danne et bilde av hvorledes saken står i dag.

#### **1. Etappevis utbygging av bybanenettet.**

Innen 2040 er det beregnet at det vil bli ca. 150,000 nye innbyggere i Bergen. Frem til 2040 vil det derfor være aktuelt med bybane på følgende strekninger utover den vedtatte traseen mellom Bergen Sentrum og Rådal: (2011-2013)

- Sørøver: Rådal – Flesland 2013-2015
- Nordover: Sentrum – Åsane 2015-2017
- Vestover: Sentrum – Fyllingsdalen ??

Til sammen 25 km nytt bybanenett til en kostnad av 6-6.5 mrd. kr. (2009)

Disse strekningene kaller planleggerne korridorer. Plankontoret sier at det er viktig at både planlegging og utbyggingen foregår kontinuerlig slik at prosjektorganisasjonen arbeider rasjonelt.

#### **2. Bybanens politiske forankring.**

Bybanen i Bergen hadde sin første politiske forankring som en del av Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø. Hovedlinjene tilsier et finansieringsopplegg med både kommunale, fylkeskommunale og statlige bevilgninger, samt bompengeneinnkreving. Bybanen vil forholde seg til kommuneplanens arealdel 2006-2017.

#### **3. Eksempel på traseer og holdeplasser.**

Noen viktige momenter for planlegging av Bybanen er:

- bidra til miljøvennlig byutvikling
- effektiv resursbruk
- ha sikker regularitet og høy frekvens
- ha en linjeføring som gir høy fremføringshastighet
- ha holdeplasser med god tilgjengelighet

For hver av korridorene mot syd, nord og vest nevnt ovenfor er det foretatt en analyse. Denne korridoranalysen er på et overordnet nivå med ideer og tanker uten å ta standpunkt til konkret lokalisering av bybanetraseer. Det er vist eksempler på traseer med aktuelle lengder, plassering av holdeplasser, reisetider og grovt anslag av kostnader. Denne gjennomgangen er ikke ment som planalternativer.

Etappe Sentrum – NHH.

Ved å trekke bybanen gjennom sentrum til NHH, reduseres behovet for busstrafikk i sentrum betraktelig. Ved forlengelse til Åsane reduseres denne trafikken ytterligere.

Man har hittil sett på 11 varianter av traseer nordover. For noen er det lagt størst vekt på rask kjøretid, for andre er det lagt vekt på tilgjengelighet og *flatedekning* for holdeplassene. (med *flatedekning* menes antall bosatte og antall ansatte innenfor soner på 200m, 400m og 600m avstand fra holdeplassene.)

Mestdelen av traseene fra sentrum til NHH går i tunnel, i stor grad også videre til Åsane. I sentrum har man i første omgang valgt å se på alternativ på gateplan. Etter det jeg har forstått er det delvis pga. at det vil bli svært kostbart å gå under jorden og, at man kommer under havnivå og at det blir konflikt med kulturminner som finnes under gateplan. Bl.a. med trase fra Kaigaten, forbi Gamle Brannstasjon, ned Vågsalmenning, over Torget og inn i tunnel mellom Kjøttbasaren og Finnegården.

Man har også sett på trase utover Bryggen, inn Sandbrugaten og innslag under Sverresborg. Plankontoret har likeledes sett på muligheten for å benytte gamle Helleveien som bybanetrase. Dette alternativ ser man foreløpig bort fra av to grunner. For det første er kommunen redd for at Staten ikke vil bevilge midler i tide for en slik forlengelse, for det andre mener de at det må være et fullt kryss i fjellet ved Glass-Knag og at dette vil bli svært kostbart. Statens Vegvesen har som nevnt tidligere stor tro på at dette vil være det beste alternativet, totalt sett og spesielt bra for både Indre- og Ytre Sandviken. Selv mener jeg fremdeles at dette er et godt alternativ og at det sannsynligvis vil bidra til at trafikken gjennom Sandviken vil bli redusert. Så dette får vi diskutere videre.

Når det gjelder holdeplasser forstår jeg det slik at det vil være fornuftig å finne gode lokaliseringer for disse, for deretter å se hvilke traseer en bør velge. I den idedugnaden man har hatt har man kastet frem tanken om holdeplasser på følgende steder:

- i dagen : Torget, Koengen/Sandbrugaten, Slaktehustomten, Sandvikstorget, Sandviken Brygge, Nyhavn, NHH
- I fjell : Krohnengen/Fredens Bolig, Amalie Skrams vei ved Uren og muligens ved NHH

Det er ikke dermed sagt at det blir stopp på alle disse lokaliseringene, det må på et eller annet tidspunkt foretas et valg.

#### **4. Kjøretid og Flatedekning.**

I den foreliggende rapport om by banenettet er det valgt ut to eksempeltraseer. Traseene er bassert på en idedugnad ("brainstorming") Alternativ A har vektlagt rask *kjøretid*, mens alt. B har vektlagt best mulig *flatedekning*. Det er likevel *ikke* valgt ut B-alternativ med lange omveier for å fange opp flest mulig, dersom det likevel vil være behov for et matebussystem i området. Eller om reisetiden ville bli urimelig lang og atraktiviteten til banen ville synke dramatisk for de resterende passasjerene på linjen.

Med en lengde på 10.3 km. fra Sentrum til Åsane regner man med en kjøretid på ca.19 min. for alt. A, for alt. B ca. 20 min. Flatedekningen er stort sett den samme for begge alternativene. For eksempel er antall bosatte innen 600m fra de ca. 10 holdeplassene ca. 15,000 for alt. A, ca. 16,000 for alt. B. Hastigheten ligger på rundt 30km./time inkl. stopp.

## **5. Sikkerhet.**

Sikkerhet er en meget viktig del av analysen og i valg av trase. Det må bl.a. taes hensyn til antall og lengde av tunneler, lokalisering av holdeplasser i forhold til tunnelportaler, fremkommelighet for beredskapssetater, blandet trafikk etc.

## **6. Lengder og kostnader.**

Banens lengde varierer noe for de forskjellige trasevalgene, likeledes kostnadene. I kostnadstallene ligger alle nødvendige tiltak for etablering av bybane. Dette inkluderer bygging av selve traseen med alt teknisk utstyr, holdeplasser, nødvendige veiltak i kryss etc., omlegging av kabler og ledninger i bakken, grunnverv og erstatninger.

I alternativet der bybanen er tenkt lagt i gamle Helleveien er kostnad for forlengelse av Fløyfjellstunnelen *ikke* medtatt. Det er naturlig å tenke seg at kostnadene i stor grad er basert på erfaringstall fra strekningen Sentrum – Nesttun.

Grovt regnet kan kostnadene sies å variere mellom 200-300 mill. kr per km., noe avhengig av trasevalg. For trase alt. A Sentrum – NHH med lengde 4.4 km. er kostnaden foreløpig beregnet til ca. 1.3 mrd. kr, for alt B er lengde 4.8 km. med kostnad 1.35mrd. kr.

Avslutningsvis en del tanker vi kan ta med oss videre. Planleggingen er i sin spede begynnelse, ovenstående er foreløpig bare tanker og ideer. Det betyr at ingenting er galt, alt er en start for videre bearbeidelse, det er planleggingens natur. Vi bør derfor ikke foreløpig være kritiske men ta med oss de fremlagte tankene videre i vår vurdering av prosjektet.

Det betyr ikke at vi ikke allerede nå kan tenke på om det er ønskelig med en bybane på gateplan over Torget og Bryggen eller om det er så lurt med holdeplasser ved Sandviken Brygge og nede i Nyhavn.

