

Bybane til NHH/Åsane

Det er på høy tid at det nå offentliggjøres en del informasjon om Bybanen mot nord. Og symptomatisk nok skjer det i ferietiden. Undertegnede har engasjert seg en del i saken i løpet av det siste året og har noen tanker omkring temaet. Byråd Lisbeth Iversen sier det ”nå er tid for innspill med meningers mot”. Så langt har jeg fått inntrykk av at planene er på ide- og skissestadiet. Ifølge oppslaget i BT 29/6-2011 kan det se ut som prosjektet er kommet noe lengre. Jeg forutsetter at byens befolkning og kanskje spesielt Sandviksbeboere vil bli lyttet til i tiden fremover. Foreløpig vil jeg bare komme med en del korte betraktninger, nærmest i telegramstil, så får en utdyping vente til etter ferien.

- Jeg synes at det er riktig at banen i sentrum og indre del av Sandviken blir lagt i tunnel, muligens også videre til NHH og Åsane.
- Jeg mener det er galt at Bybanen skal gå på gateplan gjennom Sentrum. Den bør gå i tunnel med god atkomst fra byens sentrumsgater. Verken byens borgere eller flertallet av politikerne vil aldri tillate at banen føres over Torgallmenningen, det kan arkitekt Butenschøn glemme. En trase forbi gamle Brannstasjon og videre over Vågsalmenning og Torget vil også være uheldig, dette ville dele Sentrum i to.
Man snakker jo fremdeles om Skansetunnel, så hvorfor kan ikke Bybanen dukke ned under jorden? Jeg er kjent med de problemene man vil møte men har tro på at de med dagens teknologi kan overvinnes. For øvrig mener jeg at Skansetunnelen ikke lenger bør være aktuell. Et tunnelinnslag ved Kjøttbasaren bør utredes nærmere, å føre banen utover Bryggen vil etter min mening bli en på alle måter dårlig løsning. Bryggen tåler noe trafikk, hovedårsaken til at Bryggen synker kommer av lav grunnvannstand.
- Bybanens trase bør gå der folk bor med stasjoner i fjell, for eksempel ved Krohningen og i strøket ved Meyermarken – Amalie Skrams vei. Ved Slaktehuset bor det få mennesker og ved Sandvikstorget er det bebyggelse bare på den ene siden. Det er langt flere potensielle passasjerer lengre oppe i Fjellsiden.
- Et stoppested i nærheten av Sandviken Brygge tror jeg vil være riktig. Men banen bør absolutt ikke gå i dagen gjennom boligområdet. Jeg er kjent med at det er mange som ikke ønsker at traseen skal gå der. I dag har området et ganske bra miljø, bane pluss vei vil virke ødeleggende. Stasjonen kan enten legges i dagen eller i fjell omtrent der trikkesløyfen var i begynnelsen av gamle Helleveien.
- I 25 år har strøket mellom Sandviken Brygge og Eidsvågtunnelen vært utsatt for støy og dårlig miljø – og luftkvalitet. Nå har politikere og planleggerne en gylden mulighet til å rette på dette som i sin tid var et feiltrinn. Det kan gjøres ved å forlenge eksisterende Fløifjellstunnel under Munkebotn og Langevannet direkte til Eidsvåg, en distanse på ca. 2 km. Det vestlige løpet i Helleveien blir da frigjort til Bybanen, dagens nordgående felt blir en lokal vei med 50-60 km-sone.
På denne måten vil man få to veier mot nord, det er en stor fordel mht. f. eks. utrykningskjøretøy. Etter det jeg forstår mener Veivesenet at dette er eneste mulighet for å løse trafikkproblemene på ovennevnte strekning. Man vil slippe køene og ulykkene ved Sandviken Sykehus og det vil bli langt bedre forhold for den forestående utbygging i Breiviken og Nyhavn. All trafikk til/fra nord vil gå gjennom den forlengede Fløifjellstunnel. Med all sannsynlighet vil dette redusere trafikken gjennom Sandviken og Bryggen. For Bybanen betyr det at det praktisk talt ligger et ferdig banelegeme samt et av løpene for Eidsvågtunnelen. Jeg er klar over at det ligger utfordringer med på-og avkjørsel i Sandviken. Når det gjelder økonomien i dette alternativet mener jeg at her må statlige og kommunale politikere og etater klare å få til et godt samarbeid.

- Det er galt å føre Bybanen ned til Nyhavn for deretter å måtte gå i krøll opp til NHH for å oppnå riktig stigningsforhold. Med noenlunde rett strekning fra Sentrum gjennom Sandviken til NHH vil en anslagsvis spare 3-400 m bane, midlene kan brukes til Fløifjellstunnelens forlengelse.

Bergen 25/7-2011

Sivilingeniør Tor Tyse