

SANDVIKEN KULTURHISTORISKE FORENING  
PB 86 Dreggen  
5812 BERGEN

Bergen 12. oktober 2011

Bergen Kommune  
Byrådsavdeling for byutvikling, klima og miljø  
Etat for plan- og geodata  
Pb 7700  
5020 Bergen

## HØRINGSUTTALELSE

### Planprogram for Bybanen Bergen Sentrum–Åsane

Saksnr. 200819794

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

- ”Fremtidig bybanenett i Bergensområdet” – desember 2009
- ”Planprogram – Høringsutkast” – juni 2011
- ”Traséutvikling, silingsrapport” – 22/10- 2010

#### Sammendrag

- Det er nødvendig at Bybanen skal være et “synlig element” i bybildet.
- Bybanen må ikke gå på gateplan gjennom Sentrum
- SKF mener at Bybanen må gå i tunnel helt fra Kaigaten og gjennom Indre Sandviken.
- Sjøgaten og Sandviksveien må forbeholdes busser og annen trafikk.
- Bybanen må få en trase som skaper best mulig miljø for området.
- Bybanen må ikke føres gjennom Sandviken på utbyggernes premisser.
- Alle gode krefter må arbeide for en rask forlengelse av Fløyfjellstunnelen, en slik løsning vil likevel tvinge seg frem.
- Bybanen må ikke gå på gateplan gjennom boligområdet på Sandviken Brygge.
- Det er galt å føre Bybanen ned til Nyhavn. Da må den ledes i “krøll” opp til NHH – dvs. forlenges – for å oppnå riktig stigningsforhold.
- Med forlenget Fløyfjellstunnel kan Bybanen benytte et av løpene i Helleveien, E-39, og videre gjennom Eidsvågstunnelen.
- Ved å fjerne motorveien fra Stemmemyren til Sandviken Brygge vil dette strøket endelig få et langt bedre bomiljø. I dag passerer det her ca. 20 mill. kjøretøy pr. år!

Det er nedlagt et betydelig arbeid i disse utredningene som til sammen bør være et godt grunnlag for videre planlegging. SKF har også med interesse lest ”Konseptutredning (KVU) for transportsystemet i Bergensområdet”, utført i regi av Statens vegvesen Region vest og datert mai 2011. SKF er enig i konklusjonen her som går ut på at det må satses stort på snarlig utvikling av transportsystemet i Bergensområdet. Dette fordi forventet befolkningsøkning kan bli hele 160.000 innen år 2040. Rapporten sier at bybane til alle bydeler må være ryggraden i kollektivsystemet. Videre at man må bedre fremkommelighet for buss, utbedre lokalveinettet og utbygge hovedruter for sykkel.

### **Planprogrammets filosofi.**

I programmet heter det at Bybanen skal være et synlig og identitetsskapende element i bybildet. SKF mener at et slikt utsagn i flere henseende vil være uheldig og skape begrensninger for en god utvikling av banen gjennom Sentrum og Sandviken. Det er ikke ønskelig at traseen skal gå i gateplan der dette kommer i konflikt med annen trafikk og fotgjengere. Det betyr at banen gjennom sentrum bør gå under bakken. *Når banen og stasjonene legges i fjell*, må imidlertid inngangene til stoppestedene være godt synlige. De reisende vet hvor stasjonene ligger, de fleste vil ta banen hver dag og er mest interessert i å *komme fort frem*. Strøket Sentrum–Sandviken har en helt annen karakter enn den rommelige Bergensdalen: Her må det derfor tenkes annerledes.

Det er viktig at de reisende kommer seg *hurtigst mulig fra Åsane til sentrum*. Med 10 holdeplasser vil beregnet reisetid bli ca. 19.5–22 minutter. I SKF mener vi at det bør være tilstrekkelig med 8 stoppesteder mellom Nyborg og sentrum (Tertneskrysset, Eidsvåg, NHH, Sandviken Sykehus, Sandviken Brygge, Sandvikstorget, Krohnengen skole, Fløybanestasjonen). Vi tror at det bør vurderes om det kan bygges krysningsspor på for eksempel hver tredje holdeplass slik at en *ekspresstog* fra Åsane kan passere et vognsett som stopper på alle holdeplassene. Dvs. samme system som NSB benytter når ekspresstogene kjører forbi lokaltogene. Det vil da være mulig å få en reisetid fra Åsane på 8–10 minutter. Videre sydover mot Nesttun er det naturlig med stopp på alle stasjonene, her er det mange arbeidsplasser. Sannsynligvis burde et slikt system også vært vurdert på strekningen fra Nesttun til Flyplassen.

Torget er i dag det man i planforslaget kaller et ”sentralt målpunkt”. SKF mener at stasjonen ikke nødvendigvis må være akkurat der. En stasjon i fjell for eksempel like øst for Kristi Krybbe skole vil ikke ødelegge for målsettingen om å ha et tilstrekkelig marked. Inngang til stasjonen kan da være fra Finnegårdsgaten mellom Hanseatisk Museum og Kjøttbasaren. Kfr. avsnitt om trasévalg.

Det heter videre i planprogrammet: *”Bybanen skal ikke gjøre seg avhengig av løsninger som krever store investeringer på andre sektorer uten at dette gir betydelige fordeler eller besparelser for Bybanen”*. Man tenker da sikkert på mulig vegbygging som kan komme som en følge av valgt trasé for banen. Vi er kjent med at Fylkeskommunen mener at utviklingen av transportsystemet i Bergensområdet må gjennomføres gjennom en regionpakke med *felles* organisering og finansiering. Da må man se vei- og baneutbygging i sammenheng og ikke hver for seg. Det må velges løsninger som totalt sett er samfunnsmessig riktig.

## **Trasévalg. Beliggenhet av stasjoner**

### **Kulturmiljø.**

*De sentrale deler av middelalderbyen Bergen med områdene rundt Vågsbunnen og Unesco-kulturminnet Bryggen og sammenhengen med omkringliggende bebyggelse, må skjermes fra ødeleggende inngrep. Sandviken og Skuteviken må også sees som et sammenhengende kulturminne og som et viktig element i Bergens historiske utvikling, i nær relasjon til middelalderbyen. Sammenhengen mellom de ulike boligmiljøer og havnemiljøet fra indre del av Vågsbunnen gjennom Sandviken har stor kulturhistorisk verdi.*

Avhengig av valg av trasé vil konsekvensene for både Sentrum og Sandviken bydel kunne bli betydelige. Når bybanen skal anlegges gjennom disse områdene må det skje uten for store inngrep i bydelens miljø og trafikksituasjon. Det må også taes hensyn til beboernes sikkerhet.

Planprogrammet gir inntrykk av at man så langt har sett på stoppesteder der *eiendomsutviklere* har prosjekter på gang og ikke der befolkningsgrunnlaget er størst i dag. Eksempler på dette finner vi ved Slaktehustomten, ved Sandviken Brygge og i Nyhavn. SKF mener det er galt å legge traseen gjennom Sandviken på utbyggernes premisser. Banen må få en trasé med holdeplasser der det legges mest vekt på at den bygges for å gjøre forholdene best mulig for *området den går igjennom og for de tilstøtende områder i nord*. (Dette er en grunnleggende forskjell mellom en bane til Fana/Flesland og en til Åsane: I sør utløses ikke andre områder enn de som ligger rundt traseen, siden Flesland ligger ved sjøen. En Åsanebane vil med tiden kunne utløse hele halve Nordhordland.) Resultatet skal bli mindre veitrafikk og best mulig miljø i bydelen. For stor fortetning på den smale landstripen i Sandviken mellom Skuteviken og Breiviken vil føre til øket trafikk og skape ytterligere problemer for et veisystem som allerede er hardt belastet. Det er en kjensgjerning at Sandviken allerede er byens tettest utbygde bydel (boliger). Det er dessverre et faktum at bare 20–30 % av nye arbeidstakere/beboere vil reise kollektivt, de øvrige 80–70 % kommer til å kjøre bil!

I arbeidet med ”Traséutvikling – Silingsrapport” har planleggerne foretatt en ”idédugnad” og sett på et stort antall traséer. Som to ytterliggående konsepter har man bl.a. sett på en trasé både over og under Vågen samt en bro over Eidsvågskbukten. Det virker ikke sannsynlig at disse forslagene blir gjennomført.

På bakgrunn av ”silingen” har man for de forskjellige strekningene valgt ut de traséene som *anbefales* videreført i planprogrammet. Vi anser det likevel som nødvendig og selvsagt at det i tillegg vil bli sett på andre alternativer i det videre prosjektarbeidet.

### **Delstrekning 1. Sentrum** (frem til Bryggen)

Sandviksboerne er svært glade i sin bydel, men de bryr seg selvsagt også om miljøet i sentrum. Valg av trasé gjennom sentrum vil i stor grad bestemme traséen videre nordover gjennom Sandviken.

I Traséutviklingsrapporten foreslås det merkelig nok at man kun skal gå videre med ett alternativ, i tre varianter:

- Christies gate–Småstrandgaten–Torget
- Christies gate–Vågsalmenning–Torget
- Torgalmenning–Torget

SKF mener altså at det blir helt galt hvis Bybanen skal gå i gateplan gjennom Sentrum. Det er lite trolig at byens borgere eller flertallet av politikerne vil tillate at banen føres over Torgalmenningen.

En trasé forbi gamle Brannstasjon og videre over Vågsalmenning og Torget vil også være meget uheldig.

Gitt den store trafikkhyppigheten (se neste side) betyr dette i begge tilfeller at sentrum blir delt i to. Disse byrommene er i dag fotgjengernes domene og bør fortsette å være det.

Byens borgere bør kreve å få utredet også alternativet S-8 i Trasérapporten. Dette legger linjen fra Kaigaten inn i Peter Motzfeldts gate (forlengelsen av Nygaten) med tunnelpåkugg ved Marken. Beregnede kostnader for de ulike alternativene med tilknytning til dagens bane i Kaigaten frem til en påtenkt holdeplass ved Slaktehustomten, varierer forholdsvis lite.

Stolpediagrammet på side 155 viser faktisk at S-8 er det rimeligste alternativet! Traséen kan følge omtrent samme linje som den mye omtalte Skansen-tunnelen med for eksempel en holdeplass noe øst for Kristi Krybbe skole (Fløybanestasjonen). Inngang til stasjonen kan være inn fra Finnegårdsgaten ved Kjøttbasaren, eller ned fra stasjonen.

Uten å gå for mye i detalj: Et annet alternativ kan være en trasé i Strømgaten forbi Jernbanestasjonen med et tunnelinnslag øst for Kong Oscarsgate. Andre løsninger bør også vurderes.

## **Delstrekning 2. Bryggen–Slaktehustomten (Sandvikstorget).**

To løsninger med tunnel er foreslått videreført:

Løsning 1 (som har to varianter):

- Ytterst på Bryggen–Sandbrogaten–tunnel til Slaktehustomten
- Innerst på Bryggen (mot bryggehusene)–Koengen–tunnel til Slaktehustomten

Løsning 2:

1. Innslag i Finnegårdsgaten ved Kjøttbasaren og tunnel til Slaktehustomten, holdeplass i fjell under Krohnengen.

SKF mener, som tidligere nevnt, at det vil være riktig å legge Bybanen i tunnel helt fra Kaigaten og gjennom hele indre Sandviken. Forholdene på denne strekningen er slik at en ‘T-bane’ vil være det eneste riktige. Bryggen bør absolutt fortsette med å være myldresone både for byens innbyggere, turister og båtfolk. Det er vanskelig å se for seg en trasé med skinner og strømførende master bare 5 meter fra den i dag havnehistoriske bryggekanalen. Nåværende vei må også flyttes 3–4 meter lenger inn mot husrekken og dermed redusere området som i dag brukes til forskjellige formål, som for eksempel ”Bondens marked” o.l. Området bør fortsette å være et sted for slike tilstøtelser.

Ifølge traséutviklingsrapporten er det et mål at bybanestrekningene skal være farbare med 2 *minutters frekvens i begge retninger*. Det betyr at det ville gå en vogn forbi Torget og Bryggen *hvert minutt*. SKF er overbevist om at en trasé over Torget og Bryggen vil bli møtt med massiv motstand hos de fleste bergensere. Et slikt forslag har hittil ikke vært oppe til debatt i media fordi det er altfor få som er oppmerksom på at de foreløpige planene impliserer en slik konsekvens.

Finnegårdsgaten kan imidlertid benyttes som adkomst til inngang under Rosekranzgaten frem til en holdeplass i fjell omtrent under Kristi Krybbe skole. Publikum vil få noen få meter lengre å gå enn fra en holdeplass ved Torget. Vi er imidlertid overbevist om at folk vil synes at dette er riktig for å beholde et godt miljø gjennom Sentrum. Og antall reisende vil bli det samme.

Andre mulige stasjoner kan være i fjell ved Krohnengen, under Meyermarken og i Amalie Skrams vei inn fra Søndre Almenning (Sandvikstorget). Det er langt flere potensielle passasjerer lenger opp mot Fjellsiden enn fra det antydde stopp ved utbyggingsfeltet Slaktehustomten.

## **Delstrekning 3. Slaktehustomten (Amalie Skrams vei/Sandvikstorget)–NHH**

I Traséutviklingsrapporten er fem trasé-løsninger anbefalt videreført:

- Tunnel til Sandviken Brygge og deretter tunnel direkte til NHH nord.
- Tunnel til Sandviken Brygge, tunnel til Nyhavn og så tunnel til NHH nord.
- Dagløsninger i Sjøgaten med trafikkstyring for å kontrollere fremkommelighet 4

- Tunnelløsninger, med holdeplass i fjell
- Forlengelse av Fløyfjellstunnelen til Eidsvåg, med Bybanen i dagens veigrunn (E-39)

SKF er positiv til en trasé som stort sett går i tunnel fra Kaigaten til NHH. Anlegg av bybane representerer et tungt og irreversibelt inngrep i bydelen. Bergen kommune har et stort ansvar for de mange kulturverdiene i området. Det gjelder verdier som byen besitter i kraft av sin historie og som skal bevares for fremtiden. Bybanen må holdes borte fra både Sjøgaten og Sandviksveien. Disse ferdselsårene vil være viktige også i fremtiden og må forbeholdes busser, utryknings- og andre kjøretøy. Rent bortsett fra at det ikke er plass, vil en bybane i gateplan Sjøgaten/Sandviksveien p.g.a. den høye rutefrekvensen (se ovenfor) *skape en ny barrierevirkning* mellom sjøhus og grender/boligstrøk, i tillegg til den som allerede foreligger gjennom dagens uakseptabelt store biltrafikk.

Bergen kommune må omsider vise politisk vilje til å ta sitt (nasjonale/internasjonale) kulturhistoriske forvalteransvar i bydelen på alvor. Vi minner i den forbindelse om at Bergen Kommune har vedtatt å søke om utvidelse av verdensarvstedet Bryggen til også å omfatte området fra Bergenhus til Elsesro. Da må Bybanen gå i fjell!

Fra stoppet bak Sandvikstorget bør traséen gå *videre i fjell* frem til stoppet knyttet til Sandviken Brygge. Et stoppested nær dette siste området synes naturlig. Men banen bør absolutt ikke gå ”i dagen” gjennom boligområdet her ute. Planprogrammet viser derimot en trasé som går under nordre del av Reperbanen for så å komme opp i dagen i krysset Måseskjærveien/Sandviksveien med en holdeplass i nordre del av området. En slik løsning betinger at Sandviksveien må stenges ved Reperbanen og at all trafikk fra Elsesro må ledes gjennom Måseskjærveien *sammen med* Bybanen.

Stasjonen kan teknisk sett enten legges i dagen eller i fjell noe sør for bensinstasjonen ved Glass-Knag (for eksempel under Christineborg). Kort adkomst fra boligområdet kan være forbi Hotell Sandviken Brygge opp til eller under Sandviksveien.

SKF er kjent med at svært mange beboere ikke ønsker at traséen skal gå gjennom dette boligområdet. I dag har området et bra miljø, en bane i tillegg til vei vil virke svært ødeleggende.

I 25 år har strøket mellom Sandviken Brygge og Eidsvågstunnelen vært utsatt for støy samt dårlig miljø og luftkvalitet. På strekningen fra NHH til Sandviken Brygge passerer det i dag ca. 60 000 kjøretøy pr. døgn. (benevnt ÅDT= ÅrsDøgnTrafikk). Dvs. ca. 20 millioner biler per år! Med forlenget Fløyfjellstunnel vil dette bli redusert til ca. 9000 kjøretøy per døgn. Politikere og planleggerne har nå en gylden mulighet til å rette på dette som i sin tid var et alvorlig feiltrinn. Det kan gjøres ved å forlenge den eksisterende Fløyfjellstunnel under Munkebotn og Langevannet direkte til Eidsvåg, en distanse på bare 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, noe som vil være en stor fordel for eksempel for utrykningskjøretøyer. Etter det vi forstår mener Veivesenet at dette er eneste mulighet for fullgod løsning på trafikkproblemene på ovennevnte strekning. Man vil slippe køene og ulykkene ved Sandviken Sykehus, og det vil bli langt bedre forhold for den kommende utbygging i Breiviken og Nyhavn. All trafikk til og fra nord vil gå gjennom den forlengede Fløyfjellstunnelen. Etter all sannsynlighet vil dette redusere trafikken gjennom Sandviken og Bryggen kraftig. For Bybanen betyr dette at det ligger et praktisk talt ferdig banelegeme og

venter, sammen med en av de to Eidsvågstunnelene. De utfordringer som finnes med på- og avkjørsel i Sandviken, må kunne løse med dagens moderne tunnel-teknologi. Når det gjelder økonomien i dette alternativet, må som tidligere nevnt, statlige og kommunale myndigheter klare å få til et 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 meter bane, midlene kan brukes til Fløyfjellstunnelens forlengelse.

Med forlenget Fløyfjellstunnel kan traséen fortsette fra stasjon i begynnelsen av Helleveien, fortrinnsvis bør banen allerede herfra gå i gamle Helleveien, dvs. E-39. Hvis dette ikke lar seg gjøre bør traseen gå i tunnel frem til holdeplass i dagen ved Sandviken Sykehus. Et stopp her kan utmerket godt betjene både Nyhavn og området ved Jægemyren/Hegreneset. Stoppestedet ved NHH er en utfordring, men det finnes sikkert en god løsning, enten i dagen eller i fjell.

#### **Delstrekning 4. NHH – Åsane.**

I prinsippet virker dette å være en langt mindre konfliktfylt strekning enn gjennom Sentrum og Sandviken. Dette bør nok være en rask transportetappe med stopp i Eidsvåg, ved Åstveit/Tertneskrysset og Åsane terminal. Det antas at banen vil gå i tunnel på store deler av den ca. 5 km lange strekningen.

#### **Kostnader.**

I de foreløpige rapportene ser det ut til at det er forholdsvis små forskjeller i kostnadene for de aktuelle alternativene på strekningen mellom Sentrum–Åsane. Dette er nok naturlig i forhold til den usikkerheten man har på dette tidlige planstadiet.

På basis av erfaringer fra byggetrinn 1, Sentrum–Nesttun, er kostnadene for de aktuelle alternativene anslått til 2.5–3 mrd kroner. Dvs. ca. 250–300 millioner kr. per km. for den ca. 10 km lange strekningen.

Dersom det vil vise seg at en forlenget Fløyfjellstunnel er det beste alternativet, vil kostnadene bli noe høyere. Men vi er overbevist om at dette samfunnsmessig vil være den beste løsningen på sikt! Det bortimot ferdige banelegemet i E-39 (Helleveien/Åsaneveien) på strekningen fra Sandviken sykehus til Eidsvåg vil redusere disse ekstrakostnadene betraktelig.

Med den kjennskap vi har til dagens store trafikkproblemer i Helleveien og Sandviken, og med tanke på den forventede øking i trafikken, er vi overbevist om at en slik løsning likevel vil tvinge seg frem. Da vil beboerne langs motorveien i Øyjorden, Lynghaugen, Jægerbakken, Nyhavn, Gamle Bergen, Munkebotn, Strandens Grend og Sandviken Brygge puste lettet ut, i *frisk luft* og med langt mindre støy!

Sandviken Kulturhistoriske Forening håper på en god dialog med planleggerne og politikerne i det videre planarbeid. Foreningen gjør oppmerksom på at et slikt samfunnsnyttig arbeid som å kommentere bybanetraseen er helt ut basert på fritidsinnsats. Vi regner derfor med at vi kan tillate oss å komme med flere kommentarer også senere i høst.

For styret i SKF

Geir Abelsen

Anders Haaland

Tor Tyse

Knut Rommetveit

6