



## Byrådssak /20

## Saksframstilling

Vår referanse: 2020/96898-2

### Bybanen fra sentrum til Åsane - oppsummering av skissefase

#### Hva saken gjelder:

##### *Bakgrunn*

Planlegging av Bybanen fra Bergen sentrum til Åsane er et omfattende arbeid. Det konkrete planarbeidet startet med utarbeidelse og fastsetting av planprogram i 2012 (byrådssak 1301/12). I arbeidet med planprogrammet ble det besluttet å gjennomføre planarbeidet i to hovedfaser; først med konsekvensutredning som grunnlag for trasevalg, deretter som ordinær reguleringsprosess for det valgte alternativet. Hovedgrunnen for en slik tilnærming var at traseen berører både nasjonale og regionale interesser, og det ble derfor sett som riktig å gjennomføre konsekvensutredninger i den første fasen av planleggingen.

Konsekvensutredningene ble gjennomført på kommunedelplannivå med tilhørende prosess og medvirkning. På grunnlag av dette fattet bystyret vedtak om trasé i juni 2014 (sak 137/14). Senere har bystyret fattet nye/oppdaterte trasévedtak, først i sak 88/16 (for sentrum og Åsane) og deretter i sak 19/18 (for Sandviken).

##### *Status*

På grunnlag av bystyrets trasévedtak, fattet byrådet vedtak om oppstart av reguleringsplanarbeidet i mai 2018 (sak 1111/18). Den neste formelle milepælen etter plan- og bygningslovens prosesskrav, er at forslag til reguleringsplan legges ut til offentlig ettersyn (etter vedtak i byrådet). Planarbeidet for Bybanen er imidlertid særlig stort og komplekst, og det er derfor lagt inn en ekstra milepæl underveis i reguleringsplanprosessen. Den første delen av prosessen er benevnt skissefasen, som nå er ferdigstilt og som legges frem for byrådet til beslutning. Saken vil deretter danne grunnlag for det resterende arbeidet med utarbeidning av reguleringsplanforslag med teknisk forprosjekt.

I skissefasen er det arbeidet videre med løsninger for å optimalisere vedtatt trasé og tilhørende anlegg. Hensikten er å ha et mest mulig konkret og kvalitetssikret grunnlag for det videre reguleringsplanarbeidet. Dette er ikke minst viktig av hensyn til spørsmål om gjennomførbarhet, kostnader og virkninger for omgivelsene.

Optimaliseringen av traseen i skissefasen er en ordinær del av reguleringsplanprosessen, og de anbefalte løsningene som presenteres i denne saken samsvarer med og er en videreutvikling av traseen slik den er presentert i konsekvensutredningene/trasévedtakene i bystyret, med to unntak: Unntakene er anbefalte alternativ for Bybanen ved Griggastemma og ved kryssing av E39 i Åsane. Her avviker de anbefalte løsningene fra konsekvensutredningene og bystyrets vedtak. Det er derfor utarbeidet tilleggsutredninger til KU på disse temaene, og disse har vært på høring. Tilleggsutredningene med anbefaling om nye vedtak på disse avgrensede strekningene av traseen legges frem parallelt til bystyret som egen sak.



Bybanetraséen som anbefales går fra Kaigaten til Vågsbotn og er cirka 12,8 km lang.

Omtrent 7,9 km i dagen og 4,6 km i tunnel.

Traséen har 14 holdeplasser, inklusiv en ny holdeplass som er anbefalt ved Langarinden. Holdeplassene gir en god betjening av byområdet og målpunkt langs linjen, og gir gode overganger mellom buss og bane.

Hovedsykkelruten fra Kaigaten til Vågsbotn er 12,7 km lang. Sykkelruten går i hovedsak i dagen, men vil gå sammen med bane i et utvidet løp av Eidsvåg-tunnelen (ca. 925 m).

Forlengelsen av Fløyfjells-tunnelen er cirka 2,5 km, og samlet ny lengde blir cirka 5,3 km.

Kryssområdene for forlenget Fløyfjellstunnel er optimalisert både i Sandviken og i Eidsvåg.

*Illustrasjonen viser*

*Orange:*

*Anbefalt og optimalisert bybanetrasé med holdeplasser*

*Brunt:*

*Bybanetrasé fra KU 2013*

*Blått:*

*Hovedsykkelrute*

*Sort: forlengelse av Fløyfjellstunnelen*

Reguleringsplanarbeidet er delt i seks delstrekninger, og det utarbeides reguleringsplaner for hver av de seks delområdene. Dette inkluderer Fløyfjellstunnelen som egen delstrekning, og tilsvarende er hovedsykkelruten i Sandviken definert som egen delstrekning. Oppdelingen er vist i detalj i vedlagt fagnotat (s. 5), og gjengitt i figuren under.

Reguleringsplanarbeidet gjennomføres i tett samarbeid med partene i Miljøløftet; Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune deltar i en prosjektgruppe som ledes av Bergen kommune ved Plan- og bygningsetaten. Det gjennomføres også jevnlig prosessmøter med kulturminneforvaltningen, der representanter fra Riksantikvaren, Fylkeskonservatoren, Byantikvaren og Plan- og bygningsetaten deltar.



Arbeidet i skissefasen er oppsummert i vedlagte rapport fra Norconsult/Asplan Viak med anbefaling av løsninger for videre detaljering. Prosjektgruppen støtter konsulentens anbefalinger, men det pekes på at løsninger for trafikkmønster i sentrum må bearbeides ytterligere i det videre arbeidet.

Parallelt med reguleringsplanarbeidet for Bybanen har det vært gjennomført Plan- og designkonkurrans for Torget-Bryggen i 2018-2019. Det har også vært gjennomført første del av en konsekvensutredning for verdensarvstedet Bryggen (KUVA, forkortelse på engelsk HIA) i 2019-2020. Anbefalingene fra disse følges opp i det videre planarbeidet.

Parallelt med det pågående arbeidet med regulering av vedtatt trasé, pågår det et utredningsarbeid knyttet til tunneløsning i Bergen sentrum (delstrekning 1). Dette er en oppfølging av byrådssak 1072/20 fra mars 2020 der byrådet bestilte slik utredning, samt svar på to ulike representantforslag fra bystyresiden som ble behandlet i bystyret i mai 2020. Resultatet av disse utredningene skal etter planen foreligge medio/høst 2021, og danne grunnlag for en egen sak til bystyret om fornyet trasévalg for delstrekning 1 i sentrum. Løsningen som velges vil så bli ferdigregulert sammen med resten av strekningene.

Med hensyn til videre fremdrift, legges det opp til at samlet reguleringsplanforslag skal være klart til første gangs behandling og utlegging til offentlig ettersyn våren 2022 (etter vedtak i byrådet), og sluttbehandling av samlet planforslag i bystyret ved årsskiftet 2022/2023. Dette er en meget stram fremdriftsplan, som forutsetter en rask og smidig planprosess uten noen former for forsinkelse i planfremstilling, beslutningsprosesser eller eventuelle innsigelser fra eksterne parter. Denne fremdriften gjelder ikke dersom bystyret endrer trasé for delstrekning 1 i sentrum. Potensiell fremdrift for et slikt prosjekt vil fremkomme av saken som legges frem for bystyret medio/høst 2021.

#### *Medvirkning og innspill til oppstart*

Varsel om oppstart av reguleringsplanene ble sendt til grunneiere, berørte parter, interesseorganisasjoner og offentlige etater i mai 2018. Det ble holdt offentlige informasjonsmøter for alle delstrekninger. I skissefasen har det vært kontakt med en rekke utbyggere og aktører. Det er avholdt møter med de grunneierne som står i fare for å få innløst eiendommen som følge av planene.

I det videre arbeidet vil Plan- og bygningsetaten ta kontakt for å se på konkrete løsninger sammen med berørte parter. Grunneiere, offentlige instanser og berørte vil også få anledning til å uttale seg til reguleringsplanforslag når det legges frem i 2022.

Tilleggsutredningene for Griggastemma og kryssing av E39 i Åsane har vært på høring i august/september 2020. Merknadene til tilleggsutredningene er oppsummert i eget fagnotat i parallell sak.

Merknader ved oppstart:

Varsel om innsigelse:

- Riksantikvaren ber Bergen kommune finne løsninger på tiltakets konflikter med kulturminner av nasjonal og internasjonal verdi. Dersom det viser seg at det ikke er mulig, vil Riksantikvaren be Vestland fylkeskommune om å fremme innsigelse til reguleringsplanforslaget.

Høringspartene viser til en rekke tema som gjelder på tvers av delstrekningene, for eksempel trafikale løsninger, kulturminner/kulturmiljø, blågrønne områder, forhold for gående og syklende, helhetlig kollektivtilbud, overvannshåndtering, støy og luftkvalitet, landskap og byrom, universell utforming, etc.

#### Delstrekning 1:

- Kulturminner, verdensarvstedet Bryggen
- Trafikale løsninger
- Bruk av Bergenhus festnings arealer ved Sandbrogaten
- Konflikt mellom bybanetrase og jernbanetunnel ved Koengen

#### Delstrekning 2:

- Sandvikens historiske bomiljø, kulturminner og bystruktur
- Trafikkbelastning, lokale konsekvenser
- Kostnader ved underjordisk holdeplass

#### Delstrekning 3:

- Plassering av holdeplasser for å sikre god betjening
- Jordalsvannet som drikkevannskilde
- Mulighet for byutvikling
- Trafikale løsninger
- Støy/luftkvalitet
- Ønske om minst mulige inngrep ved Griggastemma

#### Delstrekning 4:

- Trygge skoleveier/sykkelanlegg, innfartsparkering
- Grønne lunger i Åsane sentrum, Daleelva
- Fylkesmannen foreslår revurdering av endestopp i Vågsbotn og ny trase til Flaktveit.
- Åsane terminal som byttepunkt

#### Delstrekning Fløyfjellstunnelen:

- Tekniske forhold knyttet til tunnelportal, vegkryss, etc.
- Beredskap, anleggsperiode, trafikksikkerhet og massehåndtering

#### Delstrekning sykkel i Sjøgaten:

- Kulturminneverdier, Bergenhus festning,
- Trafikksikkerhet

#### *Grensesnitt til andre pågående planprosesser*

Det vises særlig til arbeidet med

- Kommunedelplan kollektivsystem mot vest, som vurderer teknologivalg (buss/bane) og traseer for en eventuell bybane fra sentrum mot vest. Dette arbeidet inkluderer analyse av en mulig fremtidig utvidelse av bybanenettet i sentrum, inklusiv vurdering av behovet for kapasitet, frekvens, vending av vogner og arealbehov.
- Trafikkplan sentrum; skal utvikle en helhetlig plan som skal bidra til ønsket trafikkreduksjon i sentrum, og gi bedre forhold for gange, sykkel, kollektiv og varetransport i det sentrale byområdet. Trafikkplan sentrum skal utarbeide en gjennomføringsplan og beskrivelse av mulige etapper for iverksetting av blant annet

kortsiktige tiltak, trafikkplan for hele sentrum ifm åpning av Bybanen og eventuelle fremtidige/langsiktige løsninger med større restriksjoner for kjøring gjennom sentrum.

- Kommunedelplan E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset (del av Ringveg Øst); forslag til kommunedelplan er nylig lagt ut på høring av byrådet. Planforslaget har betydning for bybaneprosjektet i Vågsbotn (kryssløsning ift endeholdeplass og depot).

Prosjektet er ellers i dialog med en rekke andre pågående offentlige og private planer for å avklare løsninger og grensesnitt.

### **Fagetatens vurdering og anbefaling:**

Som vedlegg til saken følger et grundig fagnotat fra Plan- og bygningsetaten som oppsummerer et omfattende sakskompleks på en tydelig og pedagogisk måte. Her gjennomgås alle de seks delstrekningene, inkludert oppsummering av merknader ved oppstart og merknader til de to gjennomførte tilleggsutredningene (Griggastemma og kryssing av E39 i Åsane).

### **Overordnede vurderinger av traseen**

#### *Byutvikling og betjening*

En av de store effektene Bybanen har hatt i Bergen, er stimulering til byutvikling langs linjen. Ved planlegging av bybanen til Åsane er det viktig å legge til rette for ønsket byutvikling.

Siden KU i 2013 har Bergen fått ny kommuneplanens arealdel – KPA 2018. Med denne legges det opp til en ytterligere fortetting langs Bybanen, blant annet ved utstrekningen av byfortettingssonen. Dagens totale passasjergrunnlag er 22 000 bosatte og 51 000 ansatte innenfor 600 meters gangavstand fra holdeplassene. Det teoretiske potensialet på lang sikt er 52 000 bosatte og over 60 000 ansatte.

#### *Banen som ryggrad i kollektivsystemet og overgang til buss*

Bergen kommune samarbeider tett med Vestland fylkeskommune for å sikre at reguleringsplanen avsetter nødvendig areal for fleksibel og effektiv drift av kollektivsystemet (bane og buss). Det er gjort vurderinger av og noen anbefalinger av nødvendig infrastruktur for buss og bane; en robust arealdisponering er nødvendig for å fange opp mulige fremtidige endringer i driftssystemet.

Prognoser for passasjertall viser at det i 2040 vil være kapasitetsbehov for en bane hvert 3. minutt til Norges Handelshøyskole (NHH) og hvert 6. minutt til Åsane i makstimen.

De oppdaterte beregningene bekrefter tidligere utredninger som konkluderer med at det ikke er mulig å betjene sentrum med en bussløsning med tilsvarende kapasitet, uten store ulemper for det historiske sentrum, brukerne av sentrum og de kollektivreisende. Forutsatt tilsvarende etterspørsel og kapasitet som en bane, ville et stamrutetilbud for buss hatt en frekvens som tilsvarer mer enn en buss hvert minutt i hver retning på strekningen Torget-Bryggen. Fravær av bybaneutbygging mot Åsane ville trolig også gitt noe lavere vekst i antall kollektivreisende i korridoren; for å oppnå nullvekst i personbiltrafikken, er det vurdert som en forutsetning at det innføres en kapasitetssterk kollektivløsning som Bybanen gir.

Buss vil fremdeles være en vesentlig del av kollektivtilbudet i nordkorridoren, men behovet for busser som kjører parallelt med Bybanen mellom Bergen sentrum og Åsane blir redusert. Busstilbudet er viktig som tilbringersystem til Bybanen, og betjener områder utenfor Bybanens influensområde. Bussterminalen i Åsane blir et viktig byttepunkt, det legges også opp til å etablere en mindre bussterminal ved NHH. I tillegg vil buss håndtere ekspressruter, konkrete arbeidsruter og bydelsruter der buss gir en større flatedekning.

Det planlegges for at banen kan vende på NHH og Åsane terminal. Dette gir en fleksibilitet for drift av passasjerlinjen i bybanenettet. I sentrum legges det til rette for at banen kan vende fra nord i Sandbrogaten, blant annet for å kunne stenge for gjennomkjøring i

forbindelse med store arrangementer og ved eventuell oversvømmelse på grunn av stormflo. Fra sør og vest vil da banen vende i området Bystasjonen-Nonneseter.

For drift av banen, er det viktig at det blir etablert et vogndepot på Åsane-traseen. I KU 2013 ble det bare skissemessig antydning plassering av depot, dette er det arbeidet videre med i skissefasen. Det anbefales et vogndepot i Vågsbotn, og det legges også til rette for et mulig depot ved Åsane terminal (i tilfelle behov for etappevis utbygging).

Foreløpige vurderinger av kjøretiden for Bybanen fra Bergen sentrum til Vågsbotn viser at banen vil ha en høy gjennomsnittshastighet. Fra Torget til Åsane terminal er det beregnet en kjøretid på ca. 17 minutter (snitthastighet 33,6 km/t), og 24 minutter til Vågsbotn (snitthastighet 31,6 km/t). Kjøretid må ikke forveksles med reisetid for passasjerene. Reisetiden består av kjøretid pluss gangtid til og fra holdeplassene (for underjordisk holdeplass i Sandviken må gåtid opp og ned til/fra bakkenivå legges til).

#### *Hovedsykkelruten*

Hovedsykkelruten fra sentrum til Åsane inngår i reguleringsplanarbeidet. Ruten planlegges sammenhengende med høy kvalitet, i tråd med bystyrets vedtak. Anbefalt sykkelrute følger i hovedsak den som er viste ved oppstart av planarbeidet. Traseen er anbefalt å gå i felles løp med Bybanen gjennom Eidsvågtunnelen. Fra Tertneskrysset til Vågsbotn er det anbefalt at ruten går på østsiden av E39. I tillegg til hovedruten er det anbefalt tilknytninger til resten av sykkelveinettet.

Hovedsykkelruten er planlagt som en sykkelfeltløsning fra sentrum og gjennom Sandviken, med et opphold med sykkel i kjørefelt over Torget. Ved krysset Sjøgaten/Sandviksveien er det planlagt et systemskifte der løsningen går over til sykkelveg med fortau videre ut til Vågsbotn.

#### *Sentrale utredningstema i skissefasen*

Kunnskapsgrunnlaget for planarbeidet er oppdatert og lagt til grunn for utvikling og vurdering av løsninger. I fagnotatet (side 14) vises det til en rekke tema, på tvers av delstrekningene. Her vises det kort til enkelte av temaene, for utfyllende informasjon vises det til fagnotat og oppsummeringsrapporten.

#### Trafikkanalyser

Trafikkanalysene er oppdatert. I beregningene er blant annet nullvekstmålet lagt til grunn, jf. byvekstavtalen, og analyseår for fremtidig situasjon er satt til 2040.

Trafikken i sentrum er analysert for to faser;

- Første fase; der det er gjennomgangstrafikk for biler og busser over Torget
- Andre fase; der Torget er stengt for gjennomkjøring med bil, men åpen for buss

Beregningene viser at banen kan gå gjennom sentrum uten vesentlige konflikter med annen trafikk, både i fase 1 og 2. Videre viser beregningene hvordan biltrafikken forventes å fordele seg i fase 1 og 2 i 2040, jf. vedlagte fagnotat side 15. På side 32 i vedlagte rapport «Oppsummering av skissefasen», er det to tabeller (3-4 og 3-5) som viser noen sentrale tall i mer detalj.

Tabell 3-4 viser forskjellen i trafikkutvikling mot 2040 i et referansealternativ (uten Bybanen og nye tiltak for å oppnå nullvekst i personbiltrafikken) og et alternativ med Bybanen og en tiltakspakke for å oppnå nullvekst. Referansealternativet viser en trafikkvekst på over 21 % frem mot 2040, mens alternativet med Bybane og nullvekstpakke viser en trafikkreduksjon på 3,6 %.

Tabell 3-5 viser i mer detalj fremtidige endringer i veinettet for sentrum og Sandviken i fase 1 (med trafikk over Torget) og fase 2 (uten trafikk over Torget).

Tabell 3-5. Trafikk ÅDT på utvalgte strekninger i Sentrum

	Trafikk 2019 *)	Trafikkmodell 2040	
		Med trafikk over Torget	Uten trafikk over Torget
Langs Bryggen	8600	0	0
Over Torget	13300	5000 - 9000	0
Øvregaten	4900	4000 - 9000	1000 - 3000
Sjøgaten	8500	2000 - 4000	2000 - 4000
Strandkaien	7000	5000 - 9000	0

\*) Kilde: Statens vegvesen

Tabellen viser at trafikken over Torget, i Sjøgaten og over Strandkaien vil bli vesentlig redusert allerede i fase 1, mens trafikken i Øvregaten med stor sannsynlighet vil øke ift dagens situasjon. I fase 2, uten trafikk over Torget, vil også trafikken i Øvregaten bli vesentlig redusert ift dagens situasjon.

### Grunnundersøkelser

I arbeidet med KU 2013 ble det benyttet eksisterende kunnskap om grunnforhold, og ikke gjennomført egne undersøkelser. For å kunne verifisere gjennomførbarhet og fremskaffe nødvendig kunnskap for videre detaljering av løsninger, er det gjennomført nye grunnundersøkelser langs hele prosjektets utstrekning.

På strekninger med tunnel er det gjort hydrogeologiske kartlegginger av grunnvannssituasjonen. Særlig sentrumsnære områder der utsatte, både fordi mange av bygningene, og gjerne også grunnen de står på, har stor kulturhistorisk verdi som kan skades dersom grunnvannsnivået endres.

I sentrum er det store kulturminneverdier og fredet bygrunn, og det er ikke ønskelig med løsninger som krever dype utgravinger. Fundamentering av Bybanen vil derfor i hovedsak legges i de øvre lagene, som for det meste består av nyere fyllmasser uten historisk verdi.

### Havnivå og stormflo

Havnivå med stormflo ved Bryggen og Torget ble utredet i 2013, og er i denne prosessen blitt oppdatert. De nye utredningene bekrefter at banetraseen kan ligge på anbefalt nivå fra KU 2013, på kote 1,91. Med en slik løsning vil traseen statistisk sett være oversvømt i under en time hvert 20. år. Slik oversvømmelse vil ikke gi fare for liv og helse, eller at infrastrukturen for Bybanen blir ødelagt.

I det videre planarbeidet kan det også vurderes om bybanetraseen kan ligge noe lavere, men da må man akseptere hyppigere flomsituasjoner.

### Klimabudsjett

Det er utarbeidet et klimabudsjett for anleggsfasen som sammenlikner de anbefalte løsningene i skissefasen med tiltaket ved planoppstart (basislinje). Det er de store konstruksjonene som dominerer klimagassutslippene som banetunneler, forlengelse av Fløyfjellstunnelen, portaler, kulverter og banespor. Samlet klimabudsjett for henholdsvis basislinjen og anbefalt linje er beregnet til 124 200 og 111 400 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Det vil si at anbefalt løsning gir rundt 10 % lavere klimagassutslipp enn tiltaket ved planoppstart.

## Gjennomføring og kostnader

### Anleggsgjennomføring

Traseen som legges til grunn for det videre arbeidet vurderes som teknisk gjennomførbar. Målsetting er at anlegget er ferdigstilt i 2031.

Noen viktige avhengigheter og spesielle utfordringer:

- Forlengelse av Fløyfjellstunnelen må ferdigstilles så tidlig som mulig slik at gjennomgangstrafikk kan flyttes fra dagens E39 på strekket GlassKnag-Eidsvåg. Først når dagens E39 er avlastet kan man starte arbeidet med bygging av bane og sykkelveg i Åsaneveien og Eidsvågtunnelen.
- Det foreslås en forberedende entrepris for å komme raskere i gang med bygging av Fløyfjellstunnelen. Dette krever en egen reguleringsprosess som det anbefales å forsere.
- Det er svært begrenset med egnede riggområder i sentrum. Et begrenset område på Koengen kan være et mulig riggområde, og må vurderes i det videre arbeidet.
- Samtidig bygging i sentrum og Fløyfjellstunnelen
- Trafikkavvikling, tilkomst og kollektivbetjening av sentrum og Sandviken i anleggsperioden.

Det foreslås noen trafikale prinsipper i anleggsfasen. I første omgang handler dette om behov for å endre trafikk og kjøremønster før de tunge anleggsarbeidene i sentrum starter opp. Disse gatene bør bygges om tidlig i byggefasen for å redusere trafikk langs anlegget. Videre må det planlegges for at Bergen sentrum er ventil for Fløyfjellstunnelene når det skjer hendelser som medfører stenging; dette innebærer at det vil være behov for to kjørefelt langs anlegget i sentrum.

Ellers handler de trafikale prinsippene om å prioritere gående, syklende, kollektivreisende og varelevering – i samsvar med ønsket prioritering, jf. KPS og transportpyramiden.

### Investeringskostnader

Det er gjennomført kostnadsoverslag både ved oppstart av skissefasen (på grunnlag av oppstartssaken, usikkerhet +/- 25 %) og mot avslutning av skissefasen (usikkerhet +/- 20 %).

Grunnkalkylen viste en kostnad på 13,184 millioner 2019-kroner eks. mva (såkalt P50, som innebærer 50 % sannsynlighet for ikke å overskride summen). Gjennom skissefasen er det gjort en rekke justeringer som også påvirker kostnadene. Kostnadsberegningen for totalprosjektet slik det nå foreligger er beregnet til ca. 12,6 mrd. Dette inkluderer selve baneutbyggingen (ca. 5 mrd), forlengelse av Fløyfjellstunnelen (ca. 2,5 mrd) sykkelvei (knappt 2 mrd), grunnverv (i overkant av 2 mrd) og noe vei (ca. 0,5 mrd), jf. figur på side 19 i vedlagt fagnotat.

I fagnotatet (s. 19) vises det til at prosjektet har sett ulike tilnærminger knyttet til å utløse private finansieringsbidrag (eget vedlegg til saken). Dette handler om at Bybanen øker verdien på eiendommer i områdene den blir bygget, og at det kan være et riktig prinsipp at de som får store gevinster av dette, også bør bidra til finansieringen. Dette skal det jobbes videre med – det skiller mellom tiltak for å unngå store investeringer i eiendommer som i tillegg får stor verdistigning, og ulike løsninger for private bidrag til selve prosjektet.

Bybaneprojektet er et stort infrastrukturprosjekt som skal bygges gjennom til dels tett bebygde byområder. Det er ikke mulig uten innløsning av private eiendommer. I anbefalt løsning er det behov for innløsning av til sammen 26 boligbygg (48 boenheter) og 20 næringsbygg, og usikkerhet om det i tillegg er behov for innløsning av ytterligere 14 boligbygg og 3 næringsbygg.



## Status for planarbeidet for hver delstrekning

I det følgende gis en kort status for arbeidet for hver delstrekning. Det henvises til fagnotat og oppsummeringsrapport for mer detaljert omtale.

### *Delstrekning 1 Kaigaten-Sandbrogaten*

#### Parallele oppdrag/utredninger

I nær tilknytning til bybanearbeidet, har det i 2018/2019 vært gjennomført en plan- og designkonkurranse for utforming av området Torget/Bryggen, i tråd med bystyrets vedtak av 2016 (sak 88/16). Vinnerne av konkurransen har jobbet sammen med Bergen kommune og reguleringsplankonsulent for bybaneprosjektet for å videreutvikle løsningene. Dette vil fortsette i den videre prosessen.

I 2019/2020 har det vært gjennomført en konsekvensutredning for verdensarven (KUVA). Denne er bestilt av Bergen kommune, etter at det kom inn innspill fra flere parter, herunder UNESCO ved Verdensarvkomiteen i forbindelse med oppstart av planarbeidet.

Utredningen gjennomføres i to faser, der den første fasen nylig er levert. Dette er en foreløpig vurdering av konsekvenser Bybanen kan ha for Bryggen som verdensarv. Det er et mål at vurderingene og anbefalingene i første fase av utredningen skal bidra til å utvikle bybaneprosjektet for å best mulig ivareta verdensarvverdiene. Fase 2 vil være en vurdering av ferdig reguleringsplanforslag.

#### Hovedproblemstillinger og vurderinger i skissefasen

- Hensyn til kulturminner og kulturmiljø, spesielt verdensarvstedet Bryggen

Bybanen planlegges gjennom det historiske sentrum med et verdifullt kulturmiljø og fredet bygrunn. Det arbeides grundig med løsninger både over og under bakken. Det er som nevnt levert en første fase av KUVA. Rapporten peker på både positive og negative konsekvenser for verdensarven. De negative konsekvensene er i hovedsak knyttet til det visuelle inntrykket, men også til trafikk. Anbefalingene fra KUVA-konsulenten handler om å redusere disse negative konsekvensene, samt å videreutvikle prosjektet for å styrke verdensarvstedet i et tett samarbeid mellom forvaltningen av verdensarvstedet og bybaneprosjektet.

Anbefalingene fra KUVA-rapporten vil bli fulgt tett opp i det videre reguleringsplanarbeidet. Flere av dem omhandler tema som har vært jobbet lenge i prosjektet, og som har stått sentralt i høring av oppstartssaken, jf. flere av punktene under.

- Kjøreledningsmaster og vurdering av alternativ teknologi

Helt siden KU 2013 har Riksantikvaren, fylkeskonservator m.fl. pekt på at kjøreledningsmaster og kjøreledning kan ha en visuell barrieredevirkning langs Bryggen. Dette har vært et viktig tema i gjennomført plan- og designkonkurranse, som vist til over. Mastene ble i vinnerutkastet fremstilt med integrert belysning i form av rene vertikale master uten utenpåliggende armatur. Disse er benyttet i skissefasen i illustrasjoner.

Vestland fylkeskommune ved Bybanen AS har i skissefasen gitt innspill knyttet til bruk av alternativ teknologi på banestrekningen i sentrum. VLFK anbefaler at strekningen reguleres for et enkelt kontaktledningsnett, pga. mulige negative konsekvenser knyttet til usikkerhet i løsning, redusert pålitelighet, tilgjengelighet, punktlighet og regularitet.

Fagetaten viser til KUVA-konsulentens vurdering av mastenes negative visuelle virkning på Bryggen, og understreker at en vil gå i dialog med VLFK for å se om det er mulig å finne bedre løsninger for kjøreledningsmaster eller bruk av alternativ teknologi.

Dersom en skal få til en batteriløsning for Bybanen på strekningen, anbefaler VLFK sterkt at dette skjer gjennom en innfasing av nytt vognmateriell ved ordinær utskifting når levetiden på vognene er over, slik at KL-anlegget kan demonteres når alle vogner har samme teknologi.

- Fredet bygrunn og anlegg i grunnen

Det er i Sandbrogaten at etablering av bybane har størst risiko for å komme i konflikt med automatisk fredede kulturlag. Det gjennomføres mye grunnundersøkelser, grunnvannsmålinger (over tid) og utredninger av arkeologiske forhold. For resten av strekningen er det svært liten risiko for konflikt med automatisk fredede kulturlag for banen med fundamentering. Det er likevel viktige spørsmål knyttet til omlegging av infrastruktur i nærhet av middelalderse kulturlag, som må avklares videre i neste fase av planarbeidet.

- Prioritering av fotgjengere, syklister og kollektivtrafikk

KU 2013 baserte seg på underlag fra trafikkplan sentrum 2012. Gjennom KPA 2018 og nye strategier for gående og syklende, er prioriteringer av myke trafikanter og byliv forsterket. Trafikksystemet er jobbet videre med slik at løsningen er i tråd med dagens ambisjonsnivå og politiske føringer. Sentrumsgatene har begrenset plass og det er nødvendig å se på prioritering også mellom fotgjengere, syklister og buss. Fylkeskommunen ønsker bussruter til/fra Sandviken i pendelruter gjennom sentrum. Dette er utfordrende når en samtidig skal prioritere banen, fotgjengere og syklister, og det er nødvendig å arbeide videre med alternative løsninger for noen av gateløpene.

Anbefalt trafikkomlegging er vist på systemkart på side 24 i vedlagt fagnotat. Det anbefales en løsning uten busser langs Bryggen. Lokalbusser fra Sandviken må kjøre i Øvregaten, og det arbeides med å finne løsninger for å minimere denne trafikken (jf. også omtale på side 5 og 6 over).

Anbefalt løsning for videre detaljering er vist på side 25 i fagnotatet. I det videre arbeidet med reguleringsplanen vil merknadene fra oppstart bli arbeidet videre med, samt alle tema som er nødvendig for å få på plass løsninger i planforslaget. Dette inkluderer:

- Detaljering av trafikk-løsninger
- Infrastruktur under bakken og grunnforhold
- Øvrige innspill fra den foreløpige KUYA-utredningen innarbeides og vurderes – inkludert løsninger for kjøreledningsmater/alternativ teknologi og høyde på banetraseen
- Detaljerte støyberegninger
- Tunnelportal, grunnforhold og kulturminner i Sandviken

### *Hovedsykkelruten i Sjøgaten*

Sjøgaten vil få betydelig redusert trafikk når Bryggen stenges for gjennomkjøring. Reduksjonen er størst i syd. I en rolig byggate, med lav fart, anbefales det sykkelfelt. Nord for Sandvikstorget vil trafikken være betydelig større og her anbefales det sykkelvei med fortau. I nordenden av Skutevikstorget er det trangt, og her foreslås det å prioritere syklende og gående ved at motortrafikken får ett kjørefelt som blir brukt i begge retninger.

Anbefalt løsning er vist på side 27 i vedlagt fagnotat. Mht videre arbeid fremheves behov for å vurdere nærmere løsninger for adkomst, parkering, varelevering, tilrettelegging ved torgområdene og tilrettelegging for buss langs strekningen.

### *Delstrekning 2 Sandbrogaten-Eidsvågtunnelen*

#### Hovedproblemstillinger og vurderinger i skissefasen

- Tunnel og underjordisk holdeplass

Det er gjennomført omfattende grunnundersøkelser og vurderinger av tunnel og plassering av underjordisk holdeplass. Den bratte topografien i Sandviken gjør det ønskelig å få til innganger fra ulike høydenivå for å gi en best mulig betjening av området og de ulike målpunkt. Det har derfor vært vurdert flere alternativer for plassering av holdeplassen, der to har vært grundig vurdert: ved Sandviken kirke og under Kirkegaten. Det er holdeplassen ved

Sandviken kirke som er vurdert som best mht gjennomførbarhet og betjening. Den er vurdert som teknisk gjennomførbar, men det må arbeides videre med utfordringer ved anleggsgjennomføring – herunder gangtunneler og utganger.

- Banetrasé og holdeplass i Amalie Skrams vei

Det har vært krevende å finne gode alternativer for plassering av holdeplassen i Amalie Skrams vei. En har tatt hensyn til en rekke utfordringer, herunder eksisterende boligstruktur, kulturminner (Brødretomten og Reperbanen), tilkomst til holdeplass, etc.

Løsning der banen ligger i plan med Amalie Skrams vei og med holdeplass midt på dagstrekningen er vurdert som best.

- Varianter av bybanetrase Munkebotn/Åsaneveien

På denne delen av traseen er det ikke plass til både sykkel og bane uten kraftige inngrep i fjellskjæring og bebyggelse. I tillegg har en her måttet ta hensyn til behov for nytt vegkryss i området ved Glass Knag.

For å gi plass til et robust kryss og et godt sykkeltilbud, er det anbefalt at Bybanen legges i en kort tunnel under Munkebotn til Sandviken sykehus. Dette er en justering fra den vedtatte traseen som går i dagen i Åsaneveien ved Munkebotn.

- Holdeplass med bussterminal ved Norges Handelshøyskole (NHH)

Området ved NHH er et knutepunkt i dagens vei- og kollektivsystem. I tillegg til NHH finnes det også en rekke andre målpunkt og aktiviteter i området. Området skal i henhold til KPA 2018 utvikles til et lokalsenter med knutepunktsfunksjon. Hovedfokus i skissefasen har vært å finne løsninger som støtter mål for byutvikling, styrker gangforbindelser, reduserer barrierevirkninger av dagens veisystem og gir gode buss-bane overganger.

Flere konsepter har vært vurdert. Anbefalt alternativ med nedsenket rundkjøring, bussterminal i Helleveien og banelholdeplass nær hovedinngang til NHH vurderes til å ha best måloppnåelse. NHH er også vurdert som mulig punkt for vending av passasjerlinjer for banen, noe som ivaretas med etablering av 3. spor ved holdeplassen.

Anbefalt løsning for videre detaljering er vist på side 31 i vedlagt fagnotat. Mht videre arbeid fremheves utvikling av alternativer for innganger til underjordisk holdeplass, tilkomst til eksisterende boliger langs Sandviksveien, utforming av kryss ved Glass Knag og Gjensidigekrysset, utforming av holdeplassområdet ved NHH, samt bredder og optimalisering av g/s-løsninger.

### *Forlengt Fløyfjellstunnel*

#### Hovedproblemstillinger og vurderinger i skissefasen

- Alternative kryssløsninger i Sandviken ved Glass Knag
- Alternative kryssløsninger i Eidsvåg i samsvar med bystyrets vedtak (se nærmere omtale under delstrekning 3)
- Risikoanalyser og fraviktsbehandling av Fløyfjellstunnelen
- Samordning med Statens vegvesens prosjekt for oppgradering av dagens Fløyfjellstunnel
- Faser i anleggsgjennomføring, avhengigheter og byggetid. Det vil bli utarbeidet en reguleringsplan for en forberedende entrepriser (anleggstunnel/anleggsområde i Sandviken) for å kunne komme i gang med prosjektering/bygging før resten av prosjektet.

Anbefalt løsning for videre arbeid er vist på side 33 i vedlagt fagnotat. Mht videre arbeid fremheves behov for optimalisering av kryssløsninger i Sandviken og Eidsvåg, koordinering med tunneloppgraderingsprosjektet, planlegging for forberedende entrepriser, etc.

### Delstrekning 3 Eidsvågtunnelen-Tertneskrysset

Hovedfokus i skissefasen har vært å finne en samlet løsning for Eidsvåg som gir god byutvikling med minst mulig arealbeslag til nye vegløsninger. I tillegg skal løsningen ivareta nødvendig trafikkavvikling og kryss mot eksisterende E39, jordvern og Jordalsvatnet som drikkevannskilde, samt gode flomløp i vassdraget.

Det har vært gjennomført omfattende søk og vurdering av løsninger for Eidsvåg innenfor fire hovedkonsepter. Disse er vist på side 35-36 i vedlagt fagnotat.

Det er anbefalt å gå videre med en variant av konsept 1 fordi det vil gi mindre arealbeslag enn andre konsepter, og har minst negative konsekvenser for drikkevannskilden og kulturminneverdier i Eidsvåg. I tillegg åpner konseptet for å knytte sammen områdene øst og vest i Eidsvåg med byrom rundt holdeplassen for Bybanen og dermed bidra til vesentlig bedre områdekvaliteter enn i dag. Konseptet er billigere og enklere å bygge enn andre konsepter.

Det har vært jevnlig dialog med Eidsvåg senter AS (eier av Norturatomten) om mulighetene for å samordne deres planer for utvikling av området. Deres innspill har vært en løsning innenfor konsept 3, og er vurdert som mer komplisert i gjennomføring og vesentlig dyrere (600-900 mill kroner) enn anbefalt løsning. Det er knyttet usikkerhet til håndtering av tunnellop under vann og flomsituasjonen, samt mulighet for godkjenning av ekstra lengede på Fløyfjellstunnelen. Løsningen til Eidsvåg Senter AS gir en bedre situasjon for området i øst, men mer støy og ulemper i Eidsvåg vest. Gangforbindelsen mellom vest og øst blir dårligere.

Som del av konsept 1 er det vurdert mulighet for et lokk over E39 der den krysser Norturatomten. Formålet med vurderingen har vært å se om et lokk kan gi bedre utnyttelse av arealene rundt E39 og fredeliggjøre området. Gjennomført sårbarhetsvurdering viser at et lokk kan få uheldige konsekvenser for drikkevannskilden Jordalsvatnet, dette må følges opp dersom videre vurdering av lokk er aktuelt.

Det er avklart at bygging av lokk over E39 er teknisk gjennomførbart dersom den bygges samtidig med ny E39. Kostnadene vil trolig ligge mellom 100 og 150 mill kroner. Kostnaden til et slikt lokk ligger ikke i anslaget for Bybanen. Neste fase i planarbeidet må avklare om bygging av lokk er aktuelt med tanke på utbygging av området.

### Hovedsykkelruten fra Eidsvåg til Tertneskrysset

Det er vurdert flere løsninger for hovedsykkelruten mellom Eidsvåg og Selvik. Anbefalt løsning er å legge ruten langs Ervikveien rundt Erviksvingene. Den er vurdert å være mest attraktiv, og enklest å gjennomføre. Etablering av sykkelruten vil gi inngrep i tilgrensende eiendommer, og ha konsekvenser for lokalmiljøet i Øvre Ervik.

### Alternativer for banen ved Griggastemma

I henhold til oppstartssaken er det vurdert to alternativer for banetraseen mellom Selviktunnelen og Tertneskrysset. Disse er:

- Alt 1 – Trase for bane på østsiden som vist i KU 2013
- Alt 2 – Trase for bane på vestsiden av Griggastemma

Formålet med vurderingen har vært å se om en trase på vestsiden kan gi bedre løsninger for plassering av holdeplassen og fremtidig utvikling. Hovedfokus i arbeidet har vært å finne en løsning for banetrase og plassering av holdeplass som gir god tilgjengelighet for gående og

syklende fra omkringliggende områder, samt finne en god løsning for Bybanen både mht investeringer, anleggsgjennomføring og drift.

I alle baneløsninger som har vært vurdert, ligger hovedsykkelruten i Ervikveien – det betyr at hovedsykkelruten vil påvirke områdene langs Ervikveien uavhengig av løsning for Bybanen.

Løsningen med Bybanen i Ervikveien vil føre til innløsning av noen flere eiendommer langs Ervikveien enn KU-alternativet og bredden på tverrsnittet vil øke og føre til større skjæringer i landskapet i noen områder. Banen vil ligge på østsiden av Ervikveien, og løsningen vil bli trafikkikker med lysregulerte fotgjengeroverganger.

Plan- og bygningsetaten anbefaler bane langs Ervikveien pga. bedre plassering av holdeplassen mht byrom og byutvikling, bedre reiseopplevelse, enklere anleggsgjennomføring, reduserte investerings- og driftskostnader, lavere klimagassutslipp og mindre masseoverskudd.

Traseen som anbefales er vesentlig endret fra KU 2013, og det er derfor utarbeidet en egen tilleggsutredning som har vært på høring. Etter høring av tilleggsutredningene har Plan- og bygningsetaten fått utarbeidet en variant av det anbefalte alternativet som gir mindre landskapsinngrep og sikrer videre drift av golfbanen. PBE anbefaler at denne legges til grunn for det videre reguleringsplanarbeidet.

Ettersom denne delen av traseen er vesentlig endret fra KU 2013, fremmes det egen sak for bystyret for vedtak. Tilsvarende gjøres med en annen endring hvor det har vært gjennomført tilleggsutredninger pga. vesentlig endring av trasé (kryssing av E39 i Åsane, se nærmere omtale under).

Anbefalt løsning for videre arbeid er vist på side 38 i vedlagt fagnotat. Mht videre arbeid fremheves løsninger for lokalvei fra Sandviken til E39 i Eidsvåg, løsninger for mulig lokk over E39 ved Norturatomten, tilpassing til golfanlegget langs Ervikveien, optimalisering av g/s-ruten, løsninger for vannkanal og håndtering av flom mellom Griggastemma og Sjurastemma, etc.

#### *Delstrekning 4 Tertneskrysset-Vågsbotn*

##### Hovedproblemstillinger og vurderinger i skissefasen

- Åsane terminal og Hesthaugveien

Det er arbeidet med løsninger for en utvidet Åsane terminal med holdeplasser for buss, bybane og tilgjengelighet for gående og syklende. Det må legges til rette for en betydelig større bussterminal. Hesthaugveien har i dag en høy trafikkbelastning og kø i rushperioder, og dette hindrer fremkommelighet for bussene.

Ved å flytte rampene mellom Hesthaugveien og E39 til området sør for terminalen kan bussene få bedre fremkommelighet til/fra terminalen, samtidig som det legges til rette for g/s-vei både langs Hesthaugveien og mot Åsane senter. Hesthaugveien over E39 må utvides med en ny bro. Ved Åsane terminal er det også satt av areal til et mulig bybanedepot mellom banetraseen og E39, som kan realiseres dersom det blir aktuelt med etappevis utbygging.

- Kryssing av E39 Trasevurderinger Åsane-Nyborg og holdeplass på Nyborg

I samsvar med oppstartssaken, er løsninger og teknisk gjennomførbarhet for traseen med kryssing av E39 fra Åsane sentrum til Nyborg vurdert, herunder tre alternativ med varianter. Disse inkluderer kryssing under i tunnel som vist i KU 2013, og to alternativer med kryssing i bro, henholdsvis nord og sør for Forvatnet.

Alternativ 2 med banetrasé i dagen på bro over E39 nord for Forvatnet, og holdeplass sentralt på Nyborg er vurdert til å ha best måloppnåelse.

Løsning for kryssingen av E39 er en vesentlig endring av KU 2013, og det er gjennomført tilleggsutredninger og høring av disse. Det legges frem egen sak parallelt til bystyret med anbefaling av løsning.

#### Langarinden-Vågsbotn og koordinering med Ringvei Øst

Bybanetraseen går i tunnel mellom Langarinden og Vågsbotn. I Vågsbotn er det planlagt endestopp og depot for Bybanen og mulighet for innfartsparkering. Løsningene koordineres med arbeidet med Ringvei Øst.

#### Hovedsykkelrute fra Tertneskrysset til Vågsbotn

Hovedsykkelruten skal, i tillegg til å være en gjennomgående rute mellom sentrum og Åsane, utgjøre en del av det samlede sykkelvegnettet i Åsane. Flere alternativer er vurdert, både på vestsiden og østsiden av E39. Anbefalt alternativ er å holde seg på østsiden, følge sekundærveinetten, langs boligområder og blågrønne strukturer, skjermet fra E39. Alternativet er vurdert å gi den samlet sett beste løsningen med god komfort, sosial trygghet, attraktivitet og tilgjengelighet.

Anbefalt løsning for delstrekning 4 er vist på side 41 i vedlagt fagnotat. Mht videre arbeid fremheves behov for å optimalisere løsninger ved Åsane terminal/Hesthaugveien, holdeplassområdet ved Åsane senter, kryssing av E39, Nyborg og Langarinden. Videre gjenstår det å komme frem til avklarte løsninger for plassering og utforming av innfartsparkering i Åsane, grep for å ivareta og videreutvikle blågrønne strukturer, samt detaljere løsningen for hovedsykkelruten.

#### **Videre prosess og fremdrift**

I reguleringsplanene skal banetrasé, hovedsykkelrute og forlenget Fløyfjellstunnel detaljeres, og endelig plassering av trasé og holdeplasser skal fastsettes. Det utarbeides planforslag med tilhørende teknisk forprosjekt som skal sikre at løsningene er teknisk gjennomførbare, kostnadseffektive og sikre. Teknisk forprosjekt skal videre gi grunnlag for anslag, gi grunnlag for grunnverv, samt vurdering av konsekvenser og konflikter.

Tilleggsutredningene for anbefalte alternativ for Bybanen ved Griggastemma og ved kryssing av E39 i Åsane legges frem i egen sak.

Gjeldende fremdriftsplan legger opp til at reguleringsplanene legges frem for 1. gangs behandling tidlig i 2022, og revidert planforslag etter høring legges frem til sluttbehandling ved årsskiftet 2022/2023. Vedtak i bystyret våren 2023. Denne fremdriftsplanen er meget stram, og forutsetter rask og smidig planprosess uten forsinkelser i planfremstilling, beslutningsprosesser eller eventuelle innsigelser fra eksterne parter.

#### **Byrådets vurderinger**

Byråden vil innledningsvis understreke at det er gjort et stort og grundig arbeid fra Plan- og bygningssetaten i denne svært viktige og komplekse saken. Det er særlig grunn til å trekke frem det tette samarbeidet med Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune i prosjektet – et samarbeid som er avgjørende for å lykkes i denne typen planprosesser. Plan- og bygningssetaten har også sørget for jevnlig prosessmøter med kulturminnemyndigheter, og et tett samarbeid med andre offentlige etater, konsulentene bak vinnerforslaget i plan- og designkonkurransen for Torget/Bryggen, KUVA-konsulenter, utbyggerinteresser, innbyggere og en rekke ulike organisasjoner. Denne form og omfang av medvirkning går langt utover det som er vanlig og det som kreves etter plan- og bygningsloven, men så er det også helt nødvendig og en forutsetning for å lykkes i en så kompleks og sammensatt planoppgave.

Byråden vil også understreke verdien av og poenget med å legge frem en sak om arbeidet med reguleringsplanen så tidlig i prosessen. Fremlegging av denne saken er som kjent heller ikke formelt nødvendig eller påkrevet etter plan- og bygningslovens prosessregler, men

bygger på en erkjennelse av at et så stort og viktig planarbeid trenger en offentlig debatt om viktige avklaringer og detaljeringer før et fullstendig planforslag legges frem for 1. gangs behandling og offentlig ettersyn/høring.

Ovenstående er ikke minst hensiktsmessig fordi planprosessen i sin helhet har vart i mange år, med gjennomføring av KU så langt tilbake som i 2013. I den forbindelse ser byråden det også som naturlig at det har vært nødvendig å gjennomføre noen nye utredninger som ikke var del av det opprinnelige KU-arbeidet. Ettersom det er bystyret som har vedtatt trasé på bakgrunn av gjennomført KU, er det derfor riktig at nye alternativer for Griggastemma og kryssing av E39 i Åsane har vært gjenstand for nye utredninger, høring og offentlig medvirkningsprosess, og legges frem som egen sak for bystyret.

Byråden slutter seg i hovedsak til forslaget og anbefalingene som er lagt til grunn i denne saken. Samtidig har byråden noen kommentarer og merknader som ønskes tatt med i det videre reguleringsplanarbeidet.

Av overordnede tema som er uavhengig av den enkelte delstrekning, vil byråden kommentere det svært gledelige i at kostnadsanslaget som er gjennomført på dette stadiet i prosessen (totalt 12,6 mrd kroner) er lavere enn tilsvarende i forbindelse med oppstart av reguleringsplanen (13,1 mrd kroner). Selv om traseen som ligger til grunn for reguleringsarbeidet ikke er identisk med noen av alternativene som ble gjenstand for kvalitetssikring av kostnader etter gjennomført KU 2013, merker byråden seg at kostnadsnivået ikke er høyere enn som ble beregnet i 2014 (Terramar-rapport, KS 1). Videre understreker byråden at dette kostnadsanslaget omfatter både bane, sykkelveg, forlenget Fløyfjellstunnel, omfattende grunnnerverv og noe veibygging.

Byråden understreker at det fremdeles er langt igjen til realisering av prosjektet og før regnskap kan gjøres opp. Samtidig viser dette, etter byrådets vurdering, at planleggingen av Bybanen fra Bergen sentrum til Åsane har vært gjenstand for grundig og omfattende utredningsarbeid. Dette gir trygghet også mht kostnadsvurderinger, på det stadiet vi er i dag. En viktig faktor i denne sammenheng er at det har vært særlig fokus på kostnadsstyring helt fra begynnelsen av planarbeidet, som blant annet har vært fulgt tett opp gjennom en egen administrativ styringsgruppe. Denne ordningen er en oppfølging av høringsinnspill fra Vestland fylkeskommune til oppstart.

Med hensyn til anleggsgjennomføring, peker byråden på at planarbeidets kompleksitet og mange avhengigheter mellom enkeltelementer tilsier at det fremdeles er risiko knyttet til både faktisk gjennomføringsmulighet (for enkeltelementer) og ikke minst for å kunne realisere anlegget i henhold til fremdriftsplan. Ikke minst bidrar avhengigheten til realisering av et riksvegprosjekt, forlengelse av Fløyfjellstunnelen, til dette bildet. Byråden er derfor opptatt av å forfølge alle muligheter til å forsere dette arbeidet både i plan- og gjennomføringsfasen, samt å sørge for tettest mulig dialog og samhandling med statlige myndigheter for å legge til rette for tidsriktig gjennomføring både av forlengelse av tunnelen og Statens vegvesens eget tunneloppgraderingsprosjekt.

Byrådets merknader til anbefalte løsninger for de enkelte delstrekningene:

#### *Delstrekning 1 Kaigaten-Sandbrogaten*

Byråden ser at det er jobbet grundig og iherdig for å finne løsninger og snevre inn traseløsninger for denne krevende delstrekningen. I et risikoperspektiv er det liten tvil om at dette er den delstrekningen der det er aller mest krevende å finne løsninger som er levedyktig og robuste. Dette gjelder ikke minst på grunn av traseens nærhet til verdensarvstedet Bryggen. Denne faktoren er som kjent årsak til at Riksantikvaren har

varslet innsigelse til reguleringsplanen dersom det ikke finnes løsninger som løser konfliktene med kulturminner av nasjonal og internasjonal verdi.

Byråden ser positivt på at første del av KUVA-utredning er gjennomført og at resultatene av denne foreligger som del av oppsummeringen av skissefasen. Byråden ser at utredningen vurderer en bybanetrasé over Bryggen som en forverring sammenliknet med dagens situasjon med hensyn til verdensarvstatusen. Samtidig peker byråden på at rapporten konkluderer med at verdensarvstatusen ikke er truet som følge av tiltaket. Byråden er takknemlig for de anbefalinger konsulenten har kommet med for å avbøte negative konsekvenser for verdensarvstedet, og ser at flere av disse er problemstillinger og tiltak som allerede har vært jobbet grundig med i det pågående planarbeidet.

Byråden understreker at anbefalingene fra KUVA-rapporten tas svært alvorlig. De må forstås slik at arbeidet med å redusere de visuelle barrierene av Bybanen må intensiveres ytterligere. Byråden er glad for at det er funnet løsninger som gjør at busser ikke skal kjøre over Bryggen. Dette gjelder for eksempel spørsmålet om alternativ teknologi for å kunne fjerne behovet for kontaktledningsmaster, samt spørsmålet om banetraseens høyde over Bryggen må reduseres, selv om dette vil gi høyere risiko for noe hyppigere oversvømmelser av anlegget på grunn av flom.

I Bergen sentrum skal vi bruke transportpyramiden for å realisere gåbyen, jf. kommuneplanens samfunnsdel. Byråden peker på at dette også innebærer å vurdere nøye behovet for lokal busstrafikk til/fra Sandviken i arealknappe sentrumsgater. Aller viktigst er imidlertid å planlegge for tiltak som reduserer personbiltrafikk i Bergen sentrum. Dette er helt vesentlig for å redusere de negative konsekvensene for verdensarvstedet. Byråden understreker at dette i tillegg er helt nødvendig for å skape en bedre by å bo og leve i, og av klima- og miljøhensyn.

I den sammenheng viser byråden til at grunnlaget for utredningene hittil er basert på forutsetningen om nullvekst for personbiltrafikk, jf. vedtatt byvekstavtale. Disse forutsetningene gir, gjennom beregninger ved transportmodeller, de trafikktallene som er vist til i denne saken. Allerede i fase 1 (uten stenging over Torget) gir dette en markant trafikkreduksjon i mange snitt i sentrum, som selvsagt er positivt og som bidrar til at Bybanen får gode forhold og uhindret fremkommelighet. Samtidig gir løsningen fremdeles utfordringer med hensyn til trafikk i Øvregaten og for så vidt lengre ute i Sandviken.

Særlig ift Øvregaten må det jobbes videre for å synliggjøre hvordan en kan unngå trafikkvekst. Trafikken her har allerede blitt vesentlig redusert siden KU 2013 og de opprinnelige høringsinnspillene fra Riksantikvaren, fylkeskonservator, m.m. Det er likevel nødvendig å synliggjøre realismen i at trafikk over Øvregaten maksimalt kommer i det nedre sjiktet av prognosen (4000-9000 ÅDT). Dette må gjøres ved å forsterke virkemidler og forutsetninger i fase 1, og/eller å sannsynliggjøre når og hvordan fase 2 med stenging over Torget kan realiseres. I den sammenhengen understreker byråden at bystyret har vedtatt langt større ambisjoner for utviklingen i reisemiddelfordelingen gjennom målene i Grønn Strategi om 10 % reduksjon innen 2020 og 20 % reduksjon innen 2030. Videre peker byråden på at byrådsplattformen har økt ambisjonsnivået ytterligere gjennom målet om 30 % reduksjon innen 2023.

Byråden viser til at byrådet nylig behandlet sak om oppstart av Trafikkplan sentrum (sak 1272/20). Også her var det tatt utgangspunkt i nullvekstmålet. I forbindelse med byrådets behandling ble dette strammet inn med de samme henvisningene som over. Det ble lagt inn nytt vedtaks punkt om at «det innarbeides et silingskriterium for trafikkreduksjon med minst 30 % trafikkreduksjon i tråd med ambisjonsnivået i byrådsplattformen 20192-2023».

Arbeidet med trafikkplan sentrum er tett koplet til bybaneplanleggingen. Frem mot fremleggelse av planforslag til 1. gangs behandling forventer derfor byråden at det også i



bybaneplanleggingen synliggjøres og legges til grunn trafikkanalyser som legger disse mer ambisiøse målsettingene til grunn.

Byråden vil videre peke på ett forhold til knyttet til delstrekning 1. I fagnotatet er arealkonflikten med Bane Nor knyttet til løsning på Koengen kort omtalt. Byråden viser til at arealkonflikten med Bybanetraseen synes å gjelde de siste 20-30 meterne av jernbanetunnelen, og forventer at alle parter strekker seg slik at denne konflikten finner sin løsning gjennom tett og konstruktiv dialog i det videre planarbeidet.

### *Delstrekning 2 – Sandbrogaten-Eidsvågtunnelen*

Byråden ser at det er gjort omfattende og grundig utredningsarbeid også på denne delstrekningen. Her er en rekke utfordringer både med den underjordiske holdeplassen, plassering av holdeplass i Amalie Skrams vei, varianter av bybanetrasé mot Sandviken sykehus, utforming av holdeplass og kollektivterminal ved NHH, etc. Byråden deler de beskrivelser av utfordringer og anbefalinger av løsninger som fremgår av fagnotatet.

### *Forlenget Fløyfjellstunnel*

Som vist til over, er byråden opptatt av risikoen mht anleggsgjennomføring og fremdrift som dette delprosjektet innebærer. Det ligger på kritisk linje mht fremdrift, og det må ferdigstilles tidlig for å kunne komme i gang med anleggsgjennomføring på flere andre delstrekninger. Byråden støtter derfor alle tiltak for å forsere fremdriften på dette delprosjektet. Byråden forutsetter også at Statens vegvesen prioriterer prosjektet høyt, og at det er svært tett dialog mellom forvaltningsnivåene i denne saken. Videre understreker byråden at det i planarbeidet for Fløyfjellstunnelen må legges til rette for kollektivfelt, slik det også fremgår av vedtak i bystyret i sak 19/18 og byrådssak 1313/20 av 19.11.2020 om utleggelse av kommunedelplan for E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset til offentlig ettersyn.

### *Delstrekning 3 – Eidsvågtunnelen-Tertneskrysset*

Byråden ser at det er to problemstillinger som skiller seg særlig ut på denne delstrekningen. Det er spørsmålet om valg av trasevarianter/konsepter i Eidsvåg, samt valg av traséalternativ ved Griggastemma.

#### Løsning i Eidsvåg

Med hensyn til førstnevnte, peker byråden på at det helt siden bystyrets trasevedtak i 2018 har vært åpenbart at det ville bli krevende å finne en traséløsning i Eidsvåg som oppfyller alle bystyrets intensjoner like godt. Ved at bystyret valgte traséløsning med forlenget Fløyfjellstunnel, ble det nødvendigvis mer krevende å opprettholde like stort handlingsrom til ønsket byutvikling i Eidsvåg. Dette skyldes at riksvegprosjektet ender opp nettopp i dette området. Sentrale forhold i den sammenhengen er stiv linjeføring/lite fleksibilitet, samt behov for arealkrevende kryssløsninger og tilhørende av- og pårampinger til/fra lokalvegnettet.

Hovedutfordringene i Eidsvåg har altså vært å finne en samlet løsning som gir god byutvikling med minst mulig arealbeslag til nye vegløsninger. I tillegg skal løsningen ivareta nødvendig trafikkavvikling og kryss mot eksisterende E39, jordvern og Jordalsvatnet som drikkevannskilde, samt gode flomløp i vassdraget.

Det fremgår av fagnotatet fra Plan- og bygningsetaten at det har vært gjennomført omfattende søk og vurderinger av ulike løsninger for Eidsvåg innenfor fire hovedkonsepter. Det ene av disse (konsept 3/4) inneholder blant annet løsning som Eidsvåg Senter AS har foreslått, som samordner deres planer for utvikling av området (Nortura-tomten, Øvre Eide senterområde).

Etter byrådets vurdering har Plan- og bygningsetaten og prosjektet fulgt opp bystyrets vedtak på en meget grundig måte. Anbefalingen fra Plan- og bygningsetaten er basert på flere argumenter, herunder at løsningen gir mindre arealbeslag, har mindre negative konsekvenser for drikkevannskilden og kulturminneverdier, gir god mulighet for byutvikling

ved å knytte sammen områdene øst og vest i Eidsvåg, gir gode trafikale løsninger og er billigere og enklere å bygge enn de andre konseptene.

Byråden ser at anbefalingen har negative konsekvenser for blant annet Eidsvåg senter AS og muligheten til å realisere planer for byutvikling på Norturatomten som har pågått over mange år. Byråden viser i den sammenhengen til at byrådet i desember 2019 besluttet å ikke vedta planprogram for planarbeidet på denne tomten, nettopp pga. usikkerhet knyttet til trasévalg for Bybanen. Situasjonen er selvsagt uansett uheldig for grunneiere som har hatt forventninger til en annen utnyttelse av tomten enn det som blir tilfelle med den anbefalte løsningen i skissefasen.

Byråden ser det i utgangspunktet som uaktuelt å gå videre med konsept 3/4, både fordi det er vurdert til å være mer komplisert/mer usikkert i gjennomføring, gir mer støy og ulemper i Eidsvåg vest, dårligere koplinger mellom vest og øst, og ikke minst at løsningen blir vesentlig dyrere (600-900 mill kroner). En løsning som fordyrer og vanskeliggjør Bybaneprojektet på en slik måte vil ikke være riktig å støtte, og vil heller ikke være mulig å sikre finansiering fra eller tilslutning til fra de andre partene.

Byråden peker på at det i planarbeidet har vært omfattende dialog med representanter for Eidsvåg senter AS for å se på mulige løsninger. Det er blant annet vurdert mulighet for et lokk over E39 der den krysser Nortura-tomten, for nettopp å se om det er tenkbart med kombinasjonsløsninger. Det er avklart at et slikt lokk er teknisk gjennomførbart dersom det bygges samtidig med ny E39, og at det vil koste i størrelsesorden 100-150 mill kroner. Samtidig vil en slik løsning ha begrensninger ift bruk på grunn av støysituasjon, etc. og kan også få uheldige konsekvenser for drikkevannskilden Jordalsvatnet.

Byråden er godt kjent med synspunktene fra representantene for Eidsvåg Senter AS, og vil i denne sammenhengen understreke at best mulig byutvikling i Eidsvåg – som inngår som del av bystyrets bestilling, ikke er synonymt med en bestemt utvikling av enkelttomter. Etter byrådets vurdering vil løsning med lokk innenfor konsept 1 ikke gi tilstrekkelige gevinster til at det bør arbeides videre med, i tillegg til at det ikke er nødvendig for å bygge eller drifte Bybanen.

Samtidig viser byråden til at Eidsvåg Senter AS har kommet med et revidert forslag i oktober 2020, som byråden har fått presentert i et eget møte etter at fagnotatet fra Plan- og bygningsetaten ble oversendt til politisk behandling. Byråden har på svært kort varsel bedt om og fått en tilleggsvurdering fra PBE (vedlagt) av det reviderte forslaget. PBE har i dette arbeidet også fått noe bistand fra Statens vegvesen og konsulent for reguleringsarbeidet til å se på enkeltelementer i det reviderte forslaget. Oppsummert viser PBE til at det nye forslaget er endret på vesentlige punkter. Noen av endringene gjør at forslaget nå er mer likt konseptet som PBE anbefaler, men det er fortsatt vesensforskjellig med hensyn til blant annet plassering av og løsning for forlenget Fløyfjellstunnel.

I vedlagt tilleggsnotat konkluderer PBE med at det reviderte løsningsforslaget fra Eidsvåg Senter ikke endrer tidligere anbefalinger. Det fremheves spesielt at forslaget fortsatt innebærer betydelig høyere kostnader og at løsningene ikke er gjennomførbare med hensyn til trafikkavvikling i anleggsperioden.

Ut fra det materialet som foreligger, anbefaler byråden at byrådet slutter seg til anbefalt løsning fra Plan- og bygningsetaten, med de begrunnelser som foreligger både i fagnotat og i tilleggsnotat av 3.12.2020. Byråden understreker viktigheten av å ha fokus på gjennomførbarhet, kostnader, fremdrift og helhetsvurderinger av løsninger. Byråden peker videre på at Bybanen er det viktigste prosjektet i Miljøløftet, og at Vestland fylkeskommune og Statens vegvesen er helt sentrale samarbeidspartnere, både i plan- og

gjennomføringsfasen. Løsningene som er faglig anbefalt er kommet frem etter tett samarbeid og svært grundig arbeid over lang tid.

Ettersom det reviderte forslaget fra Eidsvåg Senter AS ikke har vært mulig å vurdere grundig sammen med Vestland fylkeskommune og Statens vegvesen, anbefaler byråden samtidig at forslaget oversendes til disse for uttalelse. Dersom dette skulle resultere i at Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune kommer frem til at det reviderte forslaget fra Eidsvåg Senter ikke er vesentlig dyrere eller har så store utfordringer i et gjennomføringsperspektiv og andre negative konsekvenser som vises til i tilleggsnotatet fra PBE, vil byrådet ta opp igjen dette isolerte spørsmålet til ny vurdering. Byråden anbefaler at Vestland fylkeskommune og Statens vegvesen gis en frist på 6 uker til å melde tilbake.

### Løsning Griggastemma

Dette er ett at de to stedene på traseen der det er gjennomført konsekvensutredning til konsekvensutredning og hvor Plan- og bygningsetaten og prosjektet har kommet frem til nye anbefalinger av trase. Derfor er dette også trasébeslutninger som ligger til bystyret å fatte vedtak om.

Byråden ser at det kan oppleves som særlig krevende for både grunneiere og innbyggere å oppleve at det kommer forslag om endringer i trasévurderinger på dette stadium i prosessen. Byråden understreker like fullt at det i dette planarbeidet har vært nødvendig å gjøre en fornyet vurdering av hele traseen, og se på mulighetene for optimalisering. Når det som i dette tilfellet er snakk om forslag som avviker betydelig fra vedtatt trasé, må saken følge plan- og bygningslovens krav til prosess. Dette har vært gjort gjennom høring av tilleggsutredninger. I tillegg har det vært gjennomført ytterligere informasjonsaktiviteter på å følge Plan- og bygningsetatens anbefaling. Videre legges det altså opp til at bystyret skal behandle spørsmålet i egen sak som fremmes parallelt med denne saken.

Byråden anbefaler å følge Plan- og bygningsetaten og prosjektet sin anbefaling i spørsmålet om traséløsning her, med Bybane i dagen langs Ervikveien på vestsiden av Griggastemma (alternativ 2, optimalisert variant). For øvrig henviser byråden til egen sak.

### *Delstrekning 4 Tertneskrysset-Vågsbotn*

Byråden ser at det også på denne delstrekningen er en rekke utfordringer og behov for videreutvikling i det videre arbeidet. Byråden vil kort kommentere på noen hovedtema; anbefalte løsninger for Åsane terminal/Hesthaugen, forslag til ny traséløsning for kryssing av E39, samt innspill fra Fylkesmannen om å legge endestopp til Flaktveit i stedet for Vågsbotn.

Med Bybanen til Åsane og videreutvikling av kollektivsystemet, vil det være behov for en langt større terminal sentralt i Åsane. Det er også stort behov for å forbedre forholdene for myke trafikanter i området. Byråden ser at løsningen som foreslås, med flytting av rampene mellom Hesthaugveien og E39 til området sør for terminalen innebærer store inngrep. Samtidig vil det funksjonelt sett legge til rette for en god og robust løsning. Byråden slutter seg derfor til anbefalt løsning.

Byråden ser det også som hensiktsmessig at det avsettes areal til mulig fremtidig depot både ved Åsane senter og i Vågsbotn. Dette gir handlingsrom i gjennomføringsfasen med hensyn til eventuelle behov for å bygge ut i etapper, men det er samtidig byrådets klare oppfatning at hovedprioritet må ligge på å realisere hele bybanestrekningen i én utbyggingsetappe. Med hensyn til spørsmål om innfartsparkering, viser byråden til byrådsplattformen, der det går klart frem at byrådet kun vil akseptere nye anlegg for innfartsparkering i kommunen der dette bidrar til å nå målene for trafikkreduksjon. Byråden ber derfor om at det i det videre planarbeidet gjøres slike beregninger og at disse legges til grunn for løsningene som velges.

I «Handlingsplan for innfartsparkering 2018-2029» peker fylket på en rekke utfordringer med innfartsparkering, og sier blant annet at dersom man skal etablere innfartsparkering «skal disse ligge utanfor lokalsentra, køstrekninger og bomsnitt». Sentralt i bydeler og i sentersoner er innfartsparkering spesielt utfordrende, blant annet på grunn av at aktuelle områder er så attraktive for andre gode formål som bolig, byutvikling, idrett og offentlige tjenester. Når det gjelder Åsane vedtok i tillegg fylkestinget følgende tillegg: "Det er stort press på sentersonene i Bergen, og parkeringsplasser i sentersonene er ofte dyre parkeringsplasser. I første omgang vil en prioritere innfartsparkeringsplasser i Arna. Innfartsparkering i Åsane må styrkes, men en bør unngå innfartsparkeringsplasser i sentersonen i Åsane, og andre sentersoner i Bergen"

Nå det gjelder kryssing av E39, vil ny, anbefalt løsning etter byrådets oppfatning være klart å foretrekke fremfor KU-løsning fra 2013. For øvrig viser byråden til at dette spørsmålet, på samme måte som ny traséanbefaling for Griggastemma, fremmes som egen sak til bystyret.

Byråden viser også til høringsinnspill fra Fylkesmannen om å revurdere endestoppet i Vågsbotn og heller legge endestoppet om Flaktveit. Byråden har forståelse for innspillets innhold, men understreker at reguleringsplanarbeidet baserer seg på en traséløsning som er vedtatt av bystyret. Byråden anser det ikke som mulig å ta opp nye traséforslag til vurdering på dette tidspunkt. Derimot ser byråden det som naturlig og ønskelig å ta med seg forslaget som et innspill til eventuell fremtidig utvidelse av bybanetraseen.

#### *Hovedrute for sykkel*

For byråden er det svært viktig at det blir etablert fremtidsrettede sykkelløsninger av høy kvalitet som en del av bybaneprojektet. Dette innebærer at separering mellom syklende og andre trafikantgrupper er et viktig hovedprinsipp. Den konkrete måten for hvordan slik separering skal gjennomføres, vil avhenge av flere forhold, blant annet hvor stor konkurranse det er om arealene, hvor stor trafikk det er og i hvilken hastighet. I de mest urbane strøkene, med stor konkurranse om arealene, lav hastighet og begrenset trafikk, vil det for eksempel være mer aktuelt med sykkelfelt enn sykkelveg med fortau. Sykkelfelt anbefales i sentrale strøk for å følge gatens logikk der syklende og andre kjørende følger kjøretretningen. Det er oversiktlig og lett å forstå for alle trafikantgrupper, og spesielt viktig der det er et stort antall fotgjengere og høy aktivitet.

I samsvar med ovennevnte, er det for eksempel uvanlig stor konkurranse om arealene gjennom Bergen sentrum. Det er derfor ikke nødvendigvis riktig eller mulig å gi det enkelte transportmiddel eksklusivitet. I en slik bymessig sammenheng kan trygg sameksistens være nøkkelen til faktisk å få realisert god sykkeltilrettelegging.

Dette er bakgrunnen for at det i reguleringsplanen så langt legges til rette for sykkelveg med fortau på store deler av strekningen, men der det også er innslag av sykkelfelt i deler av sentrum.

Over Torget vil det i fase 1 (stengt for biltrafikk over Bryggen, men ikke Torget) legges opp til sykling i blandet trafikk. Dette er ikke ideelt for syklister, men det er en rekke viktige forhold som skal ivaretas over Torget, og det er ikke plass til egne sykkelfelt dersom en samtidig skal unngå å bruke for mye av Torgflaten, sikre akseptable fortausbredder og få til hensiktsmessig varelevering. I denne situasjonen planlegges det for at sykkeltrafikken skal slippes inn i kjørebanelen med eget grøntsignal gjennom krysset, for å redusere konfliktpotensial. I fase 2 (stengt for personbiltrafikk over Torget) vil det være mulig å gi syklende full separering i tid. Dette vil innebære at syklende kan ferdes uten konflikt med biltrafikk over Torget.

Byråden understreker at løsningene som er utarbeidet er svært gjennomarbeidet, henger tett sammen med de samlede trafikkløsningene og er i samsvar med prinsippene i nylig vedtatt Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030. Byråden ser at det kan være krevende å slutte seg til

sykling i blandet trafikk i Bergen sentrum, men understreker at dette må ses i en helhet, at det kun gjelder for en svært avgrenset strekning og at det i en fremtidig trafikkløsning uten personbiltrafikk over Torget vil kunne bli mulig å tilrettelegge i enda større grad for de myke trafikantene.

Løsningene slik de er skissert gir utfordringer med systemskifter (primært i sentrum), men det gir først og fremst en voldsom standardheving for sykkel gjennom sentrum og helt til Åsane som faktisk lar seg realisere. Løsningene som foreslås i denne saken brukes også i tilsvarende situasjoner i Oslo, Danmark og Nederland.

Byråden visersamtidig til at også andre varianter/løsninger prøves ut med hell i andre byer i Norge. I den forbindelse viser byråden til forsøk med enveiskjørt sykkelveger i Oslo, etter samme logikk som sykkelfelt, men med fysiske løsninger som er noe mer adskilt. Byråden understreker at en i det videre planarbeidet ser nærmere på om dette er et alternativ som kan vurderes på strekninger som nå ligger inne med sykkelfelt.

### **Byrådets oppsummering og anbefaling/konklusjon:**

Byråden er glad for å kunne legge frem denne saken som markerer en viktig milepæl i arbeidet med reguleringsplan for Bybanen fra sentrum til Åsane. Med de optimaliseringer og justeringer som er gjort så langt i reguleringsplanarbeidet, ligger det godt til rette for ytterligere videreutvikling frem mot 1. gangs behandling av et samlet planforslag. Innen den tid vil bystyret også ha fått seg forelagt en sak om fornyet trasévurdering for delstrekning 1, etter at pågående arbeid med tilleggsutredning for tunnel er gjennomført til skissenivå. Byråden er også tilfreds med at det i arbeidet har vært mulig å legge til grunn løsninger som både reduserer kostnadsnivået og klimagassutslippene noe ift utgangspunktet ved oppstart av reguleringsplanarbeidet.

Byråden anbefaler at byrådet slutter seg til de foreslåtte løsningene, med de presiseringer som fremkommer under byrådets vurderinger.

### **Vedtakskompetanse:**

Byrådet som iverksetter av bystyrets overordnede styringssignaler (jf. vedtatt trasé for Bybanen til Åsane, sak 88/16 og 19/18). Med utgangspunkt i bystyrets overordnede målsettinger og andre retningslinjer for kommunens virksomhet som bystyret fastsetter, er byrådet tillagt kompetanse til å utarbeide strategier for iverksetting av bystyrets vedtatte politikk.

### **Byråd for klima, miljø og byutvikling innstiller til byrådet å fatte følgende vedtak:**

1. Byrådet slutter seg til oppsummeringen fra skissefasen med de presiseringer som fremgår av saken, og legger dette til grunn for det videre arbeidet med reguleringsplanen.
2. Innspill til revidert løsning i Eidsvåg, som presentert fra Eidsvåg Senter AS av oktober 2020, sendes til Vestland fylkeskommune og Statens vegvesen for uttale med svarfrist 1. mars 2021. Dersom tilbakemeldinger gir grunnlag for å anse at det reviderte forslaget fra Eidsvåg Senter AS ikke er vesentlig dyrere eller har så store utfordringer i et gjennomføringsperspektiv og andre negative konsekvenser som vises til i tilleggsnotatet fra PBE, vil byrådet ta opp igjen dette isolerte spørsmålet til ny vurdering.
3. Når det gjelder trasévalg for de to delstrekningene med nye traséforslag – ved Griggastemma og for kryssing av E39 i Åsane – legges kommende vedtak i bystyret til grunn for det videre arbeidet.

Dato: 11. desember 2020

Eline Aresdatter Haakestad  
Byråd for klima, miljø og byutvikling

*Dokumentet er godkjent elektronisk.*

**Vedlegg:**

- Fagnotat datert 05.11.2020
- BT5 Oppsummeringsrapport skissefasen, Norconsult/Asplan Viak 31.10.2020, med følgende vedlegg
  - o V1 Ekstrem stormflo og havnivåstigning, Norconsult/Asplan Viak 28.11.2019
  - o V2 Bryggen bane og byrom, Norconsult/Asplan Viak 24.04.2020
  - o V3 Oppsummering kalkyle skissefase, Norconsult/Asplan Viak 10.09.2020
  - o V4 BT5 Plan og profiltegninger, Norconsult/Asplan Viak 31.10.2020
- Notat Alternativ energi Bybanen BT5, Vestland Fylkeskommune v Bybanen AS 11.02.2020
- HIA Bryggen Preliminary report, Michael Kloos Planning and Heritage Consultancy 16.10.2020.
- Notat Private bidrag, Vestland Fylkeskommune 29.10.2020.
- Oppsummering av merknader til oppstart, Plan- og bygningsetaten 04.11.2020
- Bybanen til Åsane Tilleggsvurderinger i Eidsvåg – Tillegg til fagnotat