

Bybanen fra Sentrum til Åsane. Tilleggsutredninger til konsekvensutredning

Bergen bystyre behandlet saken i møtet 27.01.2021 sak 5/21 og fattet følgende vedtak:

1. Utredningsplikten ansees som oppfylt, og de foreliggende tilleggsutredningene gir et godt grunnlag for valg av løsning og videre regulering.
2. I det videre reguleringsarbeidet anbefales følgende endringer av banetraseen:
 - a) Den eksisterende konsekvensutredningen med tunnellsøsning legges til grunn mellom Selviktunnelen og Tertneskrysset.
 - b) I Åsane mellom Åsane senter og Nyborg, endres traseen fra en tunnellsøsning til en dagløsning, med kryssing av E39 på bro nord for Forvatnet.
3. Bystyret ber om at byrådssak 1334/20 «Bybanen til Åsane - oppsummering av skissefasen» legges frem for bystyret til orientering.
4. Bystyret ber byrådet legge frem en sak om traseløsning for forlenget Fløyfjellstunnel og bybanen i Eidsvåg

Tor Arnold Woldseth (UAV) fremsatte på vegne av Tor Arnold Woldseth (UAV) og Thomas Modulv Flesland (UAV) følgende protokolltilførsel, som fikk tilslutning fra Rolf Erik Scott (UAV) og Per Jørgensen (UAV):

«Bybanen er et svært kostbart prosjekt, og baserer seg på en usosial og urettferdig finansiering. Det finnes bedre og mer kostnadseffektive løsninger for kollektivsystemet til, og i Åsane. All den tid bybanen er vedtatt bygget til Åsane, er det viktig at man velger trase som gir minst mulig inngripen og ødeleggelse av områdene banen skal forsure. Vi støtter derfor opprinnelig tunnellsøsning, og ikke ny foreslått dagløsning.»

Bergen bystyres behandling

Følgende representanter tok ordet:

Lise Hæreid Ramsøy (H), Reidar Staalesen (A), Cesilie Tveit (FNB), Mona Høgli (MDG) Jarle Brattespe (SV), Anne Brit Reigstad (Sp), Sofie Marhaug (R), Marte Joan Monstad (FrP), Grete line Simonsen (V), Håkon Pettersen (KrF), Tor Arnold Woldseth (UAV), Trym H. Aafløy (UAV) og Thomas Flesland (UAV), Charlotte Spurkeland (H), Eira M. Garrido (SV), Julie Andersland (V) og Geir Steinar Dale (A).

Forslag fremsatt i bystyret:

Cesilie Tveit (FNB) fremsatte på vegne av FNB følgende alternative forslag:

"Bystyret ber Byrådet omprioritere bygging av Bybane til Åsane, og heller utvide satsingen på elbusser som er langt billigere og et vel så miljøvennlig kollektivtilbud som Bybane. Elbusser vil kunne bidra med å nå utslippsmål langt tidligere enn 2030, som er den antatte ferdigstillelse av Bybanen til Åsane. Bruk av eksisterende veinett og gode innfartsparkeringer

vil være langt mindre inngripende i nærmiljøet og naturen. Og det vil spare skattebetalerne for store ekstrabelastninger og lite forutsigbare bompengeutgifter."

Begrunnelse:

Slik det fremkommer av saksfremstillingen er planlegging av Bybanen fra Bergen sentrum til Åsane et omfattende arbeid. I saken fremkommer det også at planarbeidet for Bybanen er særlig stort og komplekst, og det er derfor lagt inn en ekstra milepæl underveis i reguleringsplan-prosessen. Med dette vet vi altså at vi må vente i hvert fall 10-15 år før vi kan skryte av det viktige miljøløftet som Bybanen skal ha til hensikt å være.

Ifølge Miljøløftet er elektrifisering av kollektivtransporten i Bergen et mål. Ifølge fylkesordfører Askeland skal samtlige busser i rutetrafikk i Bergensområdet være fossilfrie, og busser som ikke er elektrifisert skal gå på fossilfritt biodrivstoff.

Leverandøren Keolis har en kontraktvarighet som strekker seg fra 2020 til 2030 og har en verdi på ca. 3 milliarder kroner. Keolis overtar depotet på Mannsverk og den del av depotet på Straume som tilhører rutepakke for Bergen sentrum.

I dag går det et stort antall busser mellom Bergen sentrum, Sandviken og Åsane, noe som gir høy kapasitet. Bybanen vil aldri kunne erstatte kapasiteten til dagens bussnett. Om Bergen skal klare å nå nullvekstmålet i framtiden trengs et kollektivsystem med høy kapasitet lenge før 2030.

FNB er som kjent sterkt imot bompenger som finansieringsmetode, der bilistene er utpekt til å bære enorme deler av den finansielle byrden ved Bybaneutbygging.

Å bygge en kollektivtransportløsning som byen og innbyggerne ikke har råd til er særdeles kritikkverdig.

Vi er godt kjent med Miljøløftets forklaring på hva bompenger skal gå til; Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen, Bybanen byggetrinn 5 til Åsane, Hjeltestadvegen, veg og sykkelveg med fortau og Kollektivløsning mot vest. Altså kun et av fire punkter skal gå til utbedring av vei som kan benyttes av betalerne, bilistene.

Det er også en stor usikkerhet hva angår bompengeforliket hvor staten kan ta 66 prosent av regningen for store kollektivprosjekter som tidligere fikk 50 prosent. Men i avtalen mellom staten og Bergen er det presisert at dette gjelder «det reelle behovet for midler til Bybaneutbygging». Dette vil da medføre at dagens bompenger ikke er tilstrekkelig til å kunne dekke inn utgiftene som Bybaneprojektet til Åsane vil koste.

Basert på usikkerheten vedrørende kostnadene og den reelle miljøgevinsten for utbyggingen av Bybanen til Åsane fremmer FNB følgende alternativt forslag.

Marte Joan Monstad (FrP) fremsatte på vegne av FrP følgende alternative forslag i to punkt:

1. «Bystyret ber byrådet om å umiddelbart avslutte reguleringsarbeidet og stanse bybaneutbyggingen til Åsane.
2. Byrådet bes om å bringe vedtaket videre til aktuelle myndigheter for å fjerne ytre bompengering.»

Begrunnelse:

Fremskrittspartiet mener at bybanen til Åsane er et tapsprosjekt. På den ene siden har du bilistene som blir straffet med økte bompenger fordi de må finansiere Bybanen. På den andre siden har du innbyggere slik som beboerne i Ervik, som er fortvilet over at bybaneutbyggingen vil rasere deres nærområde.

For å sikre at løsningen som velges er den beste har Fremskrittspartiet gjentatte ganger tatt til orde for å utrede andre alternative kollektivløsninger, slik som miljøvennlige busser. Disse er langt rimeligere i både innkjøp og drift, og er mye mer fleksible når det kommer til trasévalg. Dette sikrer en fleksibilitet som bybanen ikke har, til en langt lavere kostnad.

Det er også verdt å merke seg at motstanden mot bybanen til Åsane er stor. I en meningsmåling publisert i Åsane Tidende 12.05.2020 kom det frem at nesten 70% av de totalt 4 647 respondentene var imot bybanen til Åsane. Fremskrittspartiet mener det er på tide at innbyggerne blir hørt, og at politikerne sier nei til bybanen, før det er for seint.

Bybaneutbyggingen til Åsane vil ikke gi Åsabuene noe merkverdig bedre kollektivtilbud. Kun økte bompenger. Det er i dag et godt kollektivtilbud fra Åsane terminal til sentrum. Den største utfordringen for Åsabuene er ikke denne strekningen, men at det er utfordrende å benytte seg av kollektivtilbudet fra Åsane Terminal og ut i bydelen fordi det ikke er nok avganger.

Fremskrittspartiet mener at det er langt mer fornuftig å styrke kollektivtilbudet i bydelen ved å bygge ut et kollektivtilbud som samsvarer med det beboerne i bydelen selv ønsker seg. Vi ønsker derfor at kommunen skal avslutte prestisjeprosjektet Bybanen, og heller vurdere andre miljøvennlige kollektivløsninger. Som et resultat av dette ber vi byrådet gå i dialog med aktuelle myndigheter for å fjerne ytre bomring ettersom at den ikke lenger behøves for å finansiere bybaneutbyggingen til Åsane».

Mona Høgli (MDG) fremsatte på vegne av MDG og V følgende alternative forslag til punkt 2a):

- a) «Mellom Selviktunnelen og Tertneskrysset endres traseen fra en tunnelløsning, til en dagløsning langs Ervikvegen, med en holdeplass ved Griggastemma.»

Charlotte Spurkeland (H) fremsatte på vegne av H følgende tilleggsforslag:

«Bystyret ber om at byråds sak 1334/20 «Bybanen til Åsane - oppsummering av skissefasen» legges frem for bystyret til orientering.»

Charlotte Spurkeland (H) fremsatte på vegne av H og SV følgende tilleggsforslag:

«Bystyret ber byrådet legge frem en sak om traseløsning for forlenget Fløyfjellstunnel og bybanen i Eidsvåg.»

Eira M. Garrido (SV) fremsatte på vegne av SV følgende tilleggsforslag:

«Bystyret ser ikkje på sykkel i blanda trafikk på ei så sentral lenkje som over Torget som ei løysing som er av tilstrekkeleg kvalitet for å nå målet om 10% sykkelandel. Det skal difor etablerast fullverdige separerte løysingar for syklande langs heile traseen. Torget vert stengt for biltrafikk, i ei eller begge retningar for å frigje areal til ei fullverdig sykkelløysing.»

Merknader fremsatt i bystyret:

Jarle Brattespe (SV) fremsatte på vegne av SV følgende merknad 1 - 4:

Merknad 1:

«Bystyret er uroa for at sykkel i blanda trafikk over Torget og i smale sidestilte sykkelfelt langs Bryggen er løysingar som vil opplevast utrygge for syklande og vil vere til hinder for å nå målet om 10% sykkelandel. Bystyret ber difor om at det i det vidare arbeidet vert søkt etter løysingar som betre ivaretek syklande sine behov. Etter bystyret sitt syn er det ynskjeleg å få til full separasjon av syklande og biltrafikk og anten sidestilt sykkelveg eller breiare sykkelfelt langs Småstrandgaten, Torgallmenningen, Torget og Bryggen.»

Merknad 2:

«Bystyret ber byrådet få vurdert om det i samband med bybaneutbygginga er mogleg å etablere eit lokk over motorvegen ved Storbotn/Stemmehøyen (Griggastemma) for å knyte områda aust for motorvegen tettare til bybanestoppet og auke byutviklingspotensialet nær stoppet. Bystyret ber om at byutviklingspotensialet med og utan lokk vert synleggjort i saka om reguleringsplanen.»

Merknad 3:

«Bystyret ber om at det i det vidare arbeidet vert lagt til rette for eit mest mogleg kompakt knutepunkt på Nyborg for å gjere overgang mellom buss og bane så enkelt og attraktivt som mogleg.»

Merknad 4:

«Bystyret ber om at det i det vidare arbeidet med løysingar for utskipping av stein via Saltimport-tomta vert søkt etter løysingar som minimerer støy og andre ulemper for nabolaget.»

Grete Line Simonsen (V) fremsatte på vegne av V følgende merknad 1 - 4:

Merknad 1:

«Sentrale Åsane har stort behov for transformasjon fra et bilbasert og kjøpesenterpreget sentrum, til et nærområde på barn og unges, fotgjengere, syklistar og kollektivreisendes premisser. Bybanen er det avgjørende virkemiddelet for å få dette til. En god utvikling i Åsane forutsetter at vi utnytter Bybanen til å bygge gode og attraktive nærmiljø nær bybanen gjennom sentrale Åsane.»

Merknad 2:

«For å sikre best mulig byutvikling uten at det går på bekostning av uberørt natur, friluftsområder, jordbruksarealer, myr samt å unngå unødvendige transformasjon av allerede etablerte boligstrøk preget av småhus, eneboliger, flermannsboliger og rekkehus, er det avgjørende for bystyret at byutviklingen og boligforsyningspotensialet langs Bybanen til Åsane først utløses i områder som allerede er berørt, bearbeidet og nedbygget. Det er et stort potensial for byutvikling ved å starte med å utvikle gode og balanserte nærområder i sentrale Åsane som for eksempel Åsane terminal, Åsane senter, C-feltet, Nyborg og Langarinden hvor det nå er en unik sjanse for å skape en grønn, levende og attraktiv bydel.»

Merknad 3:

«Potensialet er stort for god byutvikling fra Åsane terminal, C-feltet, Åsamyrane, Nyborg og Langarinden og bystyret ber byrådet i forbindelse med strategisk planprogram for sentrale Åsane se på hvordan Bybanen kan brukes til å skape best mulig byutvikling og sikre tilstrekkelig med bærekraftig boligforsyning fra Åsane terminal til Langarinden.»

Merknad 4:

«Bystyret ber byrådet vurdere ny plassering av holdeplassen i KU-alternativet i Tertneskrysset. Holdeplassen i KU-alternativet ligger på østsiden av Griggastemma, nedsenket i terreng. KU-alternativet vil ifølge utredningen føre til inngrep i regionalt viktig

svartorsump nord for Griggastemma og medfører større samlede inngrep i Griggastemma som friluftsområde. Fylkesmannen påpeker i tillegg at KU-traseen vil ha større negative konsekvenser for vannet med tanke på utfylling enn fagetatens alternativ. Holdeplassen i KU-alternativet beskrives i fagnotatet som bortgjemt og å ha en lite tilgjengelig plassering samt være løsrevet fra området den skal betjene. Bystyret ber derfor at byrådet gjør en vurdering om endret plassering av holdeplass nærmere skoler, boliger og idrettsanlegg på Åstveit både kan forbedre potensialet for holdeplassen samt ivareta uberørt natur- og friluftsområder bedre.»

Votering:

Alternativt forslag fra FNB, fremsatt av Cesilie Tveit (FNB) fikk 9 stemmer (FNB+UAV(Sveen)) og var dermed falt.

Alternativt forslag fra FrP, fremsatt av Marte Joan Monstad (FrP), fikk 13 stemmer (FNB+FrP+UAV(Sveen, Scott, Aafløy, Jørgensen)) og var dermed falt.

Innstillingen punkt 1, punkt 2 innledning og punkt 2b) ble vedtatt med 52 stemmer (H+A+MDG+SV+Sp+R+V+KrF).

Alternativt forslag til punkt 2a fra MDG og V, fremsatt av Mona Høgli (MDG), fikk 10 stemmer (MDG+V) og var dermed falt.

Innstillingen punkt 2a) ble vedtatt med 54 stemmer (H+A+MDG+SV+Sp+R+V+KrF+UAV(Woldseth, Flesland)).

Tilleggsforslag fra H, fremsatt av Charlotte Spurkeland (H), ble vedtatt med 36 stemmer (H+FNB+Sp+R+FrP+UAV).

Tilleggsforslag til punkt 2 fra SV, fremsatt av Eira M. Garrido (SV), fikk 6 stemmer (SV).

Tilleggsforslag fra H og SV, fremsatt av Charlotte Spurkeland (H), ble vedtatt med 34 stemmer (H+SV+Sp+R+FrP+UAV).

Merknad 1 fra SV, fremsatt av Eira M. Garrido (SV), fikk 6 stemmer (SV) og var dermed falt.

Merknad 2, 3 og 4 fra SV, fremsatt av Eira M. Garrido (SV), fikk 9 stemmer (SV+R) og var dermed falt.

Merknad 1 fra V, fremsatt av Grete Line Simonsen (V), fikk 15 stemmer (MDG+R+V+KrF) og var dermed falt.

Merknad 2 fra V, fremsatt av Grete Line Simonsen (V) fikk 5 stemmer (V+KrF) og var dermed falt.

Merknad 3 fra V, fremsatt av Grete Line Simonsen (V) fikk 9 stemmer (MDG+V) og var dermed falt.

Merknad 4 fra V, fremsatt av Grete Line Simonsen (V) fikk 3 stemmer (V) og var dermed falt.

Utvalg for miljø og byutvikling behandlet saken i møtet 14.01.2021 sak 8/21 og avgå følgende innstilling:

1. Utredningsplikten ansees som oppfylt, og de foreliggende tilleggsutredningene gir et godt grunnlag for valg av løsning og videre regulering.

2. I det videre reguleringsarbeidet anbefales følgende endringer av banetraseen:
 - c) Den eksisterende konsekvensutredningen med tunnelløsning legges til grunn mellom Selviktunnelen og Tertneskrysset.
 - d) I Åsane mellom Åsane senter og Nyborg, endres traseen fra en tunnelløsning til en dagløsning, med kryssing av E39 på bro nord for Forvatnet.

Byrådet behandlet saken i møtet 17.12.2020 sak 358/20

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

1. Utredningsplikten ansees som oppfylt, og de foreliggende tilleggsutredningene gir et godt grunnlag for valg av løsning og videre regulering.
2. I det videre reguleringsarbeidet anbefales følgende endringer av banetraseen:
 - a) Mellom Selviktunnelen og Tertneskrysset endres traseen fra en tunnelløsning, til en dagløsning langs Ervikvegen, med en holdeplass ved Griggastemma.
 - b) I Åsane mellom Åsane senter og Nyborg, endres traseen fra en tunnelløsning til en dagløsning, med kryssing av E39 på bro nord for Forvatnet.