

## Saksprotokoll i fylkesutvalet - 30.08.2018

**Roald Stenseide (Frp)** sette fram slikt forslag:

«Fylkesutvalet tar høringsforslaget til orientering.

Fylkesutvalget er sterkt urolig for de økonomiske konsekvenser som videre utbygging av bybanen vil ha for den nye sin fylkeskommunen sin fremtidige økonomi.

Fylkesutvalget minner om avkortning av bybanen sin trase til Fyllingsdalen, grunnet kostnadsøkning. Fremtidig sanferdselsnett må bygges på berekraftige økonomiske løsninger. Byvekstavtalen legger opp til å redusere/nullstille personbiltrafikken inn mot Bergen, samtidig som det legges opp til at store deler av finansieringen skal tas ved bompenger. Fylkesutvalget stiller spørsmål ved om det er gjennomførbart. Slik finansiering er også en stor belastning for næringslivet og folk flest som må bruke bilen til ulike gjøremål. Fylkesutvalget er også urolig for fremtidige driftskostnader, slik som vedlikeholdskostnader.

Fylkesutvalget ber om at det nå utredes alternative kollektive løsninger, slik som eksempel superbuser. Det forutsettes at løsningene må være miljøvennlige og kostnadene bærekraftige. Det må legges opp innfartsparkeringer og mulighet for å bruke sykkel frem til holdeplasser. All planlegging må ha universell utforming. Riksantikveren som er kulturmyndighet må høre og vektlegges for å unngå innsigelser.

Fylkesutvalget støtter forlengelse av Fløyfjellstunnelen som et ledd av kollektivsatsingen.

Fylkesutvalget kan ikke støtte dagsløsning over Bryggen slik den fremkommer som beskrevet i planen.»

**Roald Stenseide (Frp)** sette fram slik protokollmerknad på vegner av Frp:

«Fremskrittspartiet har valgt å stemme mot innstillingen i sin helhet, selv om det er punkter i innstillingen vi kunne støttet. Fremskrittspartiet begrunner dette med den økonomiske løsningen hvor store deler skal finansieres med bompenger. Fremskrittspartiet er også av den oppfatning at det bør utredes alternative løsninger til bybanen, da vi mener at prosjektet ikke er økonomisk bærekraftig.»

**Anne Beth Njærheim (V)** sette fram slikt forslag:

«Tillegg:

Punkt. 14a) Fylkesutvalet ber om at det vert vurdert eit sentralt plassert stopp på Nyborg i tilknytning til dagløyising»

«Punkt 14 d) strykes»

**Silja Ekeland Bjørkly (H)** sette fram slikt forslag:

Tillegg til punkt 1.

Fylkesutvalet understrekar at bybanen må videreføres til Spelhaugen før oppstart av bybane mot Åsane.

Tillegg til punkt 5.

Fylkesutvalet mener det samtidig må planlegges og bygges bymiljøttunnell i Bergen.»

**Marthe Hammer (SV)** sette fram slikt forslag:

«Endring:

Punkt 9. Stryk siste setning:

«Fylkesutvalet rår til at ein i prosjektet har fokus på å sikre private bidrag til finansiering gjennom utbyggingsavtaler.»

Tillegg:

Punkt 14 d)

..., men utenom sentersonen i Åsane.»

Fylkesordføraren la dei samanfallande innstillingane frå utval for kultur, idrett og regional utvikling og utval for miljø og samferdsel til grunn for røystinga.

### Røysting

Stenseide sitt forslag fekk 2 røyster (Frp) og fall.

Innstillinga punkt 1 til 13 vart vedteken mot 2 røyster (Frp).

Bjørkly sitt forslag pkt. 1 fekk 4 røyster (H, V) og fall.

Bjørkly sitt forslag pkt. 5 fekk 3 røyster (H) og fall.

Hammer sitt forslag pkt.9 fekk 1 røyst (SV) og fall.

Innstillinga pkt.14 a) vart vedteken mot 2 røyster (Frp).

Njærheim sitt forslag pkt 14 a) fekk 2 røyster (V, SV) og fall.

Innstillinga pkt. 14 b) og c) vart vedteken mot 2 røyster (Frp).

Njærheim sitt forslag pkt.14 d) fekk 1 røyst (V) og fall.

Innstillinga pkt. 14 d) vart vedteken mot 2 røyster(Frp).

Hammer sitt forslag pkt.14 d) fekk 1 røyst (SV) og fall.

### Vedtak

1. Bybanen er ein suksess og Fylkesutvalet ønskjer å bygge vidare på dei investeringane som er gjort. I regionale planar og Kollektivstrategi for Hordaland er Bybanen ei prioritert satsing. Vidare utbygging av bybane gjennom sentrum vil dessutan utløyse meir kapasitet i eksisterande infrastruktur.
2. Fylkesutvalet understrekar viktigheita av å utvikle eit heilskapleg og gjennomgåande kollektivtilbod som er attraktivt for dei reisande, er godt integrert i bybiletet, føreseieleg, med høg frekvens og god framkomst. Fylkesutvalet meiner at Bybanekonseptet gjev riktig kapasitet for ein by på storleiken til Bergen, og at det er rett å halde fram med same konsept. Å legge til rette for at to separate konsept skal koplast i sentrum vil gi unødige store driftsutfordringar og arealkrevjande løysingar.
3. Fylkesutvalet meiner at det supplerande busstilbodet mellom sentrum og Åsane må sikrast god framkomst, kort reisetid og funksjonelle bytepunkt. Det bør særleg fokuserast på følgjande to område: Framkomsten for bussar i krysset på Nygårdstangen i retning Bergen busstasjon og koplinga mellom Åsane terminal og veggnettet rundt terminalen.
4. Fylkesutvalet er tilfreds med at sykkelveg langs Bybanen til Åsane vert regulert som ein del av bybaneprosjektet. Fylkesutvalet rår til at tilrettelegging for gåande og syklende vert prioritert, men at standarden på sykkelvegane i sentrumsområda må bli vurdert i høve til tilgjengeleg areal og andre trafikantar sine behov.
5. Fylkesutvalet merkar seg at Bergen kommune har gjort vedtak om å regulere alternativ med

forlenging av Fløyfjellstunnelen for å frigjere Åsaneveien for bybanetrasé. Fylkesutvalet aksepterer denne løysinga til tross for at det aukar økonomisk risiko og kompleksitet i prosjektet. Fylkesutvalet føreset at planarbeidet sikrar mest mogeleg samtidighet i utbygginga av bybane og forlenga Fløyfjellstunnel.

6. Fylkeskommunen er tiltakshavar, eigar og ansvarleg for drift av Bybanen og må vere tett kopla til den overordna styringa av prosjektet. Fylkesutvalet rår til at det etablerast ei administrativ styringsgruppe som kan fylgje reguleringsarbeidet jamleg med fokus på kostnadskontroll og problemstillingar av overordna og prinsipiell art. Fylkesutvalet rår til at styringsgruppa utformer ei prosjektbestilling som ramme for arbeidet med reguleringsplan.
7. Det er viktig å skape grunnlag for omforeinte løysingar i den vidare i planprosessen. Fylkesutvalet rår til at det vert lagt inn tid i framdriftsplanen til å gjennomføre politisk forankring av konklusjonane for skissefasen i framdriftsplanen.
8. For å sikre gjennomføring av Bybanen BT5 til Åsane må det bli arbeidd med å redusere risiko og kompleksitet i prosjektet i så stor grad som mogleg. Fylkesutvalet meiner kostnader må bli drøfta som del av arbeidet med reguleringsplanen. Det må bli planlagt for eit realistisk prosjekt der ein søker kostnadsreducerande tiltak, særleg i høve til depot, tunnel og haldeplassar, samt driftskostnader knytt til buss, bane og infrastruktur. Den administrative styringsgruppa (jf. vedtakspunkt 6) skal bidra til slik kostnadsstyring gjennom å syte for at konkrete løysingar i planarbeidet held seg innanfor rammene av eit realistisk finansieringsopplegg.
9. Fylkesutvalet meiner at statleg andel i finansieringa av prosjektet bør aukast. Fylkesutvalet meiner spesielt at forlenging av Fløyfjellstunnel og sykkelveg med riksvegfunksjon må sikrast statleg finansiering. Fylkesutvalet rår til at ein i prosjektet har fokus på å sikre private bidrag til finansiering gjennom utbyggingsavtaler.
10. Fylkesutvalet rår til at det vert utarbeidd ein trafikkplan som tek utgangspunkt i stenging av Torget/ Bryggen for gjennomkøyring med privatbil. I arbeidet må det bli vurdert ei løysing med mogelegheit for tovegs trafikk i eitt løp i Fløyfjellstunnelen slik at ein sikrar trafikkavvikling ved planlagt stenging av Fløyfjellstunnelen. Fylkesutvalet ser det som viktig at trafikkplanen vurderer tiltak i høve til:
  - a. Trafikk som kan vere i konflikt med framkomst til bybanen.
  - b. Den trafikale belastninga for dei kulturhistoriske miljøa i sentrum og Sandviken.
  - c. Den trafikale belastninga for bebuarane i sentrum og Sandviken.
  - d. Fylkesutvalet er samd i Bystyret i Bergen sitt ønskje om at det må etablerast kollektivfelt i Fløyfjellstunnelen.
11. Delstrekning 1 - Kaigaten – Sandbrogaten  
Traseen som er lagt til grunn i oppstartmeldinga er i samsvar med fylkesutvalet si tilråding av 31.10.2013 om dagløyning gjennom sentrum og over Bryggen. Fylkesutvalet ser utfordringar for kulturminne som må løysast, og understreker at vedtaket vart gjort med visse vilkår som må bli oppfylt gjennom reguleringsarbeidet:
  - a. Fylkesutvalet føreset:
    - i. at ein fjernar, eller sikrar fjerna, det meste av ordinær biltrafikk framom Bryggen.
    - ii. at ein ikkje set opp gjerder eller andre fysiske hindringar framom Torget og Bryggen.
    - iii. at ein finn akseptable løysingar for køyreleidningsanlegg
  - b. Som avbøtande tiltak knytt til barriereverknad ber fylkesutvalet om at ein ser nærare på:
    - i. Batteri eller andre energiberarar som straumkjelde framfor Torget og Bryggen.
    - ii. Reduksjon av barriereverknaden for verdsarvstaden Bryggen i form av køtehøgde for bybanesporet.

iii. Auka avstand til Finnegården.

- c. Fylkesutvalet viser til Riksantikvaren sine krav om at ein må finne akseptable løysingar for kulturlaga i Øvregaten og Sandbrogaten, og ser det som viktig å ha fokus på konsekvensane dette kan ha for kostnad og framdrift.

12. Delstrekning 2 Sandbrogaten – Eidsvågtunnelen

På denne strekninga er det avvik mellom Fylkesutvalet si tilråding av 31.oktober 2013 og det Bergen kommune har lagt til grunn for oppstartsmeldinga.

- a. Fylkesutvalet ser at kostnadene knytt til tunnel og underjordisk haldeplass bak Sandviken kyrkje er særst høge. Fylkesutvalet rår derfor til at ein gjennom heile planprosessen har særskilt merksemd på val av løysingar som kan redusere kostnader/risiko for auka kostnader. Samstundes viser fylkesutvalet til at kulturminneomsyn i Sandviken er viktig for utforming av trase.
- b. Fylkesutvalet føreset at reguleringsplanarbeidet tek omsyn til kulturminnet og kulturmiljøet rundt Måseskjæret.

13. Delstrekning 3 Eidsvågtunnelen – Tertneskrysset

- a. På denne strekninga er traseen som ligg til grunn for oppstartsvarselet i hovudsak i tråd med Fylkesutvalet si tilråding. Fylkesutvalet støttar kommunen i å vurdere eit alternativ med trasé på vestsida av Griggastemma for å undersøke potensialet for byutvikling.

14. Delstrekning 4 Tertneskrysset – Vågsbotn

- a. Traséen som er lagt til grunn for oppstartsvarselet er i tråd med Fylkesutvalet si tilråding om å gå gjennom Åsane senter og vidare i tunnel til Nyborg. Endring av trasé for Nyborgstunnelen gir rom for å vurdere nye løysingar. Fylkesutvalet rår til ei dagløyising mellom Åsane senter og Vågsbotn. Ved å krysse E39 i bru vil ein kunne bidra til å dempe barriereverknadene av europavegen og opne for gode løysingar for gåande og syklende.
- b. Åsane terminal er den klart største bydelsterminalen med omsyn til passasjertal og tal på bussar. Fylkesutvalet rår til at tilkomst for buss til terminalen og tilrettelegging for terminalen som bytepunkt mellom buss og bane vert prioritert i planarbeidet.
- c. Åsane har vesentleg potensial for auka sykkelandel, men Fylkesutvalet vurderer at potensialet er størst for bydelsinterne reiser og vil prioritere aksane frå bustadområda og inn mot kollektivterminal og haldeplassar.
- d. Fylkesutvalet er positive til at ein i planarbeidet skal vurdere ulike lokalitetar for å etablere innfartsparkering i Åsane bydel.

**Protokollmerknad frå Frp.**

Fremskrittspartiet har valgt å stemme mot innstillingen i sin helhet, selv om det er punkter i innstillingen vi kunne støttet. Fremskrittspartiet begrunner dette med den økonomiske løsningen hvor store deler skal finansieres med bompenger. Fremskrittspartiet er også av den oppfatning at det bør utredes alternative løsninger til bybanen, da vi mener at prosjektet ikke er økonomisk bærekraftig.