

Bybanen i Bergen på høring. Hva ble resultatet?

Av Arne Skivenes

Historiker og tidligere byarkivar

Høringsrunden for fremlagt reguleringsplan for bybane til Åsane er over. Hva forteller den oss?

Hva mener byens næringsliv om reguleringsplanen for bybane til Åsane? Hva sier 17.maikomiteen? Eller 7000 Bergen taxi? Huseierne i Harbitzkvartalet? Eller Bymiljøetaten?

En faktaorientert gjennomgang kan ha interesse også for andre som er opptatt av saken. I korthet: et tverrsnitt av svarene, omkring noen få områder.

Først: Dette var en høring, ikke en folkeavstemning om trasevalg. Det er kommentarer til en fremlagt reguleringsplan uten alternativer. Under halvparten kommenterer trasevalget, de fleste tar løsningen som et *fait accompli* og kommenterer hvilke konsekvenser det vil få. Det sier seg selv at de fleste kommentarer er kritiske. De begeistrede kan telles på én hånd.

Høringsrunden: DS1, noen tall:

114 uttalelser registrert (derav 53 m vedlegg)

551 sider (740 s i vedlegg)

54 tar stilling til trasevalget

47 mot, 7 for dagløsning

62 ser planen som *fait accompli*

74 stiller krav til løsningen

40 svar fra næringslivet

27 fra enkeltpersoner

19 fra foreninger/organisasjoner

19 fra fagpersoner/fagmiljø

12 fra stat og fylkeskommune

11 fra kommunale organer

I kommunens registrering finner jeg 114 høringsuttalelser med totalt ca 1300 sider som jeg gjerne innrømmer at jeg bare delvis har lest, og delvis skummet raskt igjennom. Men nok til å bli slått av kompleksiteten, variasjonen, engasjementet og den faglige kvaliteten i alt dette. Selv om kommunens saksbehandlere er flinke, blir det ingen lett jobb å trenge inn i dette, analysere det, og ikke minst yte det rettferdighet i det videre løpet. Poenget med en høring er vel å lytte.

De største bekymringene

Graving vil ødelegge fremkommelighet i sentrum
Tilkomst til eiendommene langs traseen vil bli hindret
Verdensarv i fare
Trafikken vil ødelegge Øvregaten
Sentrum blir ødelagt
Et fellesareal blir omdannet til trafikkorridor
Fotgjengere får dårligere plass og sikkerhet
Barriere mellom byen og sjøen
Grunnforhold vil kreve pæling og arkeologiske utgravninger

Klager, kritikk:

Dårlig medvirkning
Ensidig trafikkutredning, minimalt hensyn til andre formål av sentrum
Vendespor pga batteridrift er ikke tatt med i planen!
Utilstrekkelig konsekvensutredning
Formelle feil kan gjøre et vedtak ulovlig

Et gjennomgående trekk ved svarene er at de svært opptatt av alt som ikke er behandlet i planen. Advokatfirmaet Harris (dokument nr 146 i kommunens registrering) setter det på spissen: «I møte med kommunen har vi fått klare signaler om at «det er bybanen vi regulerer». I samme møte ble det opplyst om at tilgrensende, viktige byromsarealer og konsekvensene for næringen ikke har vært prioritert i dette arbeidet.» «20 arkitekter i Bergen» sier (nr 160): «Sentrum betraktes ut fra et ganske snevert trafikkperspektiv, og vesentlige sentrumsfunksjoner som handel, service, næringsliv, kulturliv og folkeliv er ikke tema.» Høringsrunden er sterkt preget av både arealer, brukergrupper og tema som blir skadelidende både på kort og lang sikt.

Et spesielt trekk ved flere av disse svarene er at de påpeker problemer med selve planavgrensningen. Advokatfirmaet Harris sier:

«Det minnes om at reguleringsplanen vil fastsette fremtidig arealbruk for arealet, og at «bordet fanger». «Når planen er vedtatt, er det plankartet med tilhørende bestemmelser som gjelder. Dersom kommunen da, gjennom planprosessen, ikke har foretatt grundige vurderinger av bruken av de konkrete arealene, vil dette kunne få store (og kanskje uønskede?) konsekvenser for befolkningen.»

Det er påpekt flere tilfeller der bygninger utenfor plangrensen får sin vareleveranse hindret, uten å være varslet om slike konsekvenser. Harbitzkvartalet, Sandbrogaten/Kroken og eiendommene langs Torget er eksempler på dette.

Hvor mye plass?

Hvordan er det med arealbruk? Mange påpeker at bybanen er planlagt gjennom en allerede trang del av byens historiske sentrum, der totalt tilgjengelig areal ikke lar seg utvide. Flere uttalelser reagerer på at bybanetraseen stjeler plass fra fotgjengere og syklistene. Flere merker seg at 'strandpromenaden' ved Bryggen reduseres til 6 meter med havnebehov på den ene siden (landganger) og syklistene i fart på den andre (og syklistene (269) synes her er for smalt). Det

hanseatiske Museum (182) påpeker at fortauet foran museet blir merkbart smalere (og UNESCO AM ønsker kun enspors bane forbi her). Flere næringsdrivende langs Bryggen er bekymret for tilkomst og uteservering. Torget blir redusert med 700 kvm i hele sin lengde, som tas fra for torghandelen og fotgjengere. Og hvordan vil det bli om kvartalet ved Harbitz-hjørnet får halvert fortausplassen mot Torgalmenningen? Dette er det punktet i Sentrum der ALLE skal passere 17.mai, når prosesjonen er ferdig. 17-maikomiteen advarer: «*Våre tog og prosesjoner, som beveger seg mellom Festplassen og Koengen fra Morgenprosesjon til og med Fakkeltog, bør verken påvirkes eller innskrenkes. Publikumtilslutningen er stor og programmet omfattende.*»(175)

Berørte eiendommer:

42 enkelteiendommer langs traseen,
fra Sandbrogaten til Telegrafan.

I tillegg Stiftelsen Bryggen
som eier 40 av 62 bygninger på Bryggen

På innsiden av banetraseen, mot bebyggelsen på Torget, reagerer de fleste næringsdrivende og grunneiere på at fortausarealet mellom vareleveringsplass og husveggen blir innskrenket, uten at planen angir hvor stor reduksjon av fortausareal det er snakk om, eller hvilke konsekvenser dette vil få (nr 191 m fl.) Det er naturlig nok bekymring for om uteservering fortsatt vil være mulig.

En gruppe som blir merkbart rammet er alle som ferdes til fots eller på sykkel i byen. Eller folk, rett og slett. I stort og smått.

For å starte med det store, 17.maikomiteen. (nr 175) tar selvsagt ikke stilling til trasevalg, men påpeker: «*Når bybanen skal planlegges til Åsane, er vi opptatt av at byrommet tillater en uinnskrenket markering av nasjonaldagen, hvor ny infrastruktur ikke er til hinder gjennomføring, tradisjoner og innbyggernes forventninger.*» «*Våre tog og prosesjoner, som beveger seg mellom Festplassen og Koengen fra Morgenprosesjon til og med Fakkeltog, bør verken påvirkes eller innskrenkes. Publikumtilslutningen er stor og programmet omfattende.*»

«20 arkitekter i Bergen» (160) fortsetter: «I tillegg til 17. mai er det snakk om følgende mer eller mindre årvise arrangementer: Fjordsteam, Bergen City Marathon, Buekorpsenes dag, Tour of Norway, Bergen Pride Festival, Torgdagen, World Cup Bergen Triatlon, Bergen City-milen, Tall Ships Race og Hansadagene. Hvordan fungere sykkelritt på traseer med skinnegang? ... Det er nettopp ved de store festene med tusener av mennesker i sentrum Faren er stor for at arrangementene må vike for en gjennomgående Bybane. Bybanen kan bli Bergens største festbrems og setter de populære festene på spill. Hva slag sentrum får vi da?»

Bergen Guideforening (137) er opptatt av de flere tusen turistene som ferdes daglig langs Bryggen, deres mulighet til å oppleve verdensarven, deres trafiksikkerhet både når de krysser gaten og når de rygger ut i den for å ta et bedre bilde. Og foreningen frykter at «Bergen mister sin status som turistattraksjon i mange år, på grunn av mangeårige anleggsarbeid, i akkurat den delen av byen hvor turistene ferdes mest.»

7000 Bergen Taxi (214) kritiserer at drosjenæringen nok en gang ikke er regnet inn blant kollektivtiltak, og påpeker behovet for å kunne bringe bevegelseshemmede personer så nær bybanestopp som mulig. Fjerning av etablerte taxiholdeplasser øker dette problemet.

Syklisterenes Landsforbund (269) representerer hverdagssyklistene, og etterlyser en sammenhengende og trygg sykkelvei som inviterer til bruk. Planen kritiseres for mange brudd og systemskifter, sykkelfelt på utsiden av parkerte biler, kryssing av skinnegang, smale sykkelfelt tett innpå tungtransport eller bybanen, blandet sykkeltrafikk og rutebusser, farlige avkjørsler som krysser sykkelfeltet og mer, i 13 spesifiserte krav. Spesielt kritisk til strekningene over Torget og Bryggen.

Og hva med barn og unge? Bergen Sentrum 2050 sier (196 vedl 5): «I planbeskrivelsen står det at «Gatene utover mot Slottsgaten og Sandbrogaten er lite brukt av barn og unge». Det nevnes ikke at Dreggsalmenning - Slottsgaten - Bradbenken – Festningen er ukentlig marsjrute for Dræggens Buekorps og har vært det i 160 år. Planen nevner ikke buekorps med et ord og konsekvensene for den tradisjonsrike barneaktiviteten er ikke vurdert.» Da er det ganske tankevekkende at hverken Barns og unges representant (143) eller Ungdomsrådet (266), begge kommunale organer, i sine meget korte uttalelser ikke finner grunn til å nevne hverken Dræggens Buekorps spesielt eller buekorps generelt i sine uttalelser.

Næringsinteresser, personlig engasjement, fagkunneks

Den største svargruppen kommer fra næringslivet (som preges av frykt for kaos i anleggsperioden og senere) De fleste eiendommene fra Strandgaten til Bryggen er representert, hovedsakelig gjennom grundige innspill via tunge advokatfirma. De er bekymret for sin mulighet til næringsdrift både i anleggsfasen og i tiden etterpå. Flere er også misfornøyd med informasjon og delaktighet i prosessen. Flere påtaler omfattende mangler i saksbehandlingen og noen krever ny konsekvensutredning og ny høringsrunde. En gruppe næringsdrivende ved Torget og Bryggen knytter an til UNESCOs krav og sier: «Det som ikke er godt nok utredet for UNESCO og HIA er selvsagt også mangelfullt utredet for andre interessenter i området» (nr 144).

Engasjerte privatpersoner (som preges av konsis motstand mot «jernbane gjennom sentrum».) skriver korte, men poengterte svar. Det korteste: «Aldri over Bryggen!» (nr.89). Men også noen få begeistrede: «Mine merknader er bare positive lykkeønskninger til alle som jobber med Bybaneutbyggingen, og særlig mtp den delstrekningen som går foran Bryggen.» (nr. 100)J

Svar fra fagmiljøer dominerer ikke i antall, men utmerker seg ved å være de grundigste og mest analyserende, representert ved arkitekter, byplanleggere, ingeniører, jurister, historikere og arkeologer som vurderer planen utfra sine respektive fagområder. Noen eksempler:

Professor Geir Atle Ersland og professor emerita Ingvild Øye, (203) to av byens fremste eksperter på middelalderhistorie, påpeker at planforslaget mangler en overordnet analyse av det historiske bylandskapet. De reagerer på at når kulturhistoriske forhold nevnes, er det oftest som problemer som må omgås eller løses, ikke som ressurser en må bygge videre på. Torget og Bryggen er de eneste gjenværende delene av byens havnelinje, men skal omgjøres til transportkorridor. Trafikkutviklingen de siste hundre år har gått på tvers av det historiske trafikkmønsteret og bebyggelsesmønsteret, og bybaneforslaget forsterker dette, på biltrafikkens premisser. Bybanen er også planlagt over byens to historiske torg: nederst på Nikolaikirkealmenning og nord på Vågsalmenning, uten at dette er reflektert i planforslaget hverken mht arkeologi eller historie.

Ingeniør Arne Instanes (nr 173 vedl 13) kritiserer at setningene i grunnen på Bryggen (3 mm pr år) ikke er tatt med i planberegningene, og påviser at områder med så store setninger vanligvis regnes som uegnet til utbygging som krever stabile forhold, han mener bruk av pæling blir nødvendig for å oppnå stabile forhold.

CMS Kluge Advokatfirma AS (nr 216): betviler *«lovligheten av det foreliggende planforslaget.»*
«Planforslaget skulle vært, og må bli, sendt tilbake til fagetaten for korrekt og fullstendig konsekvensutredning i tråd med lovens minimumskrav og med utredning av de av Bystyret vedtatte betingelser for en bybane til Åsane over Bryggen.» Så følger 17 sider med juridisk begrunnelse.

Uttalelsene fra de 11 kommunale fagetatene må også regnes som representanter for fagmiljø, som vurderer planen utfra sine fagområder. Nå er det jo slik at i kommunen ligger listen høyt for å kritisere sine kommunale kolleger, og en negativ konklusjon vil være nærmest utenkelig. Derfor er det bemerkelsesverdig at noen av disse uttalelsene er påfallende lite entusiastiske til dagløsningen, enkelte lister opp så mange betenkeligheter at det er vanskelig å oppfatte noen støtte.

For Det hanseatiske Museum (182) er planen et fait-accompli, og museet beskriver utførlig 6 betenkeligheter mht egen virksomhet og vern av kulturarven. Det samme gjelder Bymiljøetaten (255) som gir 11 sider med kritiske spørsmål og betenkelige forhold, oppsummert slik: *«Innplassering av et stort og stivt transportanlegg er konfliktfullt i forhold til gaterommenes flerfunksjonalitet, herunder vilkårene for opphold, gange, tilkomst for varelevering og forflytningshemmede m.m. ... Det må legges vekt på en reell reduksjon av trafikkens barrierevirkning, ikke bare erstatte én barriere med en ny.»* Også andre etater har omfattende kommentarer.

Byantikvarens uttalelse (258) er verd å merke seg. Til tross for mange ord om viktigheten av å verne kulturarven, åpnes flere steder opp for hvordan kravene i KUVA og UNESCO-rapporten må håndteres: stort sett gjennom *«rekkefølgebestemmelser og dispensasjoner»*. Om KUVA: *«Enkelte grep og avbøtende tiltak vil imidlertid kreve dispensasjon fra gjeldende normer og forskrifter. Byantikvaren vil understreke at dette blir helt avgjørende for muligheten for å gjennomføre det planlagte tiltaket gjennom det historiske havneområdet.»*

En ting som virker underlig er: Dersom kommunale fagetater har sittet i møter omtrent månedlig med utbyggingsledelsen, hvordan kan det ha seg at de lister opp side på side med alvorlige innvendinger fremdeles? Hvorfor er ikke dette løst før planen ble lagt frem? Og hva sier dette om kommunens evne til å løse innsigelsene fra Riksantikvaren og andre?

Før jeg summerer opp, vil jeg kommentere at jeg ikke har nevnt de mest omfattende uttalelsene, Vestland Fylkeskommune, Stiftelsen Bryggen og Bergen Sentrum 2050. Deres standpunkt er velkjente. Mitt hovedmål her har vært å se på den store bredden.

Høringsrunden forteller oss at et forsøk på å løse ett problem – nemlig å få folk til Åsane på en mer miljøvennlig måte – vil skape to nye som er mye større og begge kan formuleres som EN DELT BY. Den VIL etablere en fysisk barriere mellom sentrum og sjøen (pluss tilhørende år med kaos i anleggsfasen) og den HAR ALLEREDE resultert i en splittet befolkning, polarisering og aggresjon.