

Bybanen som strukturerende element i byutviklingen



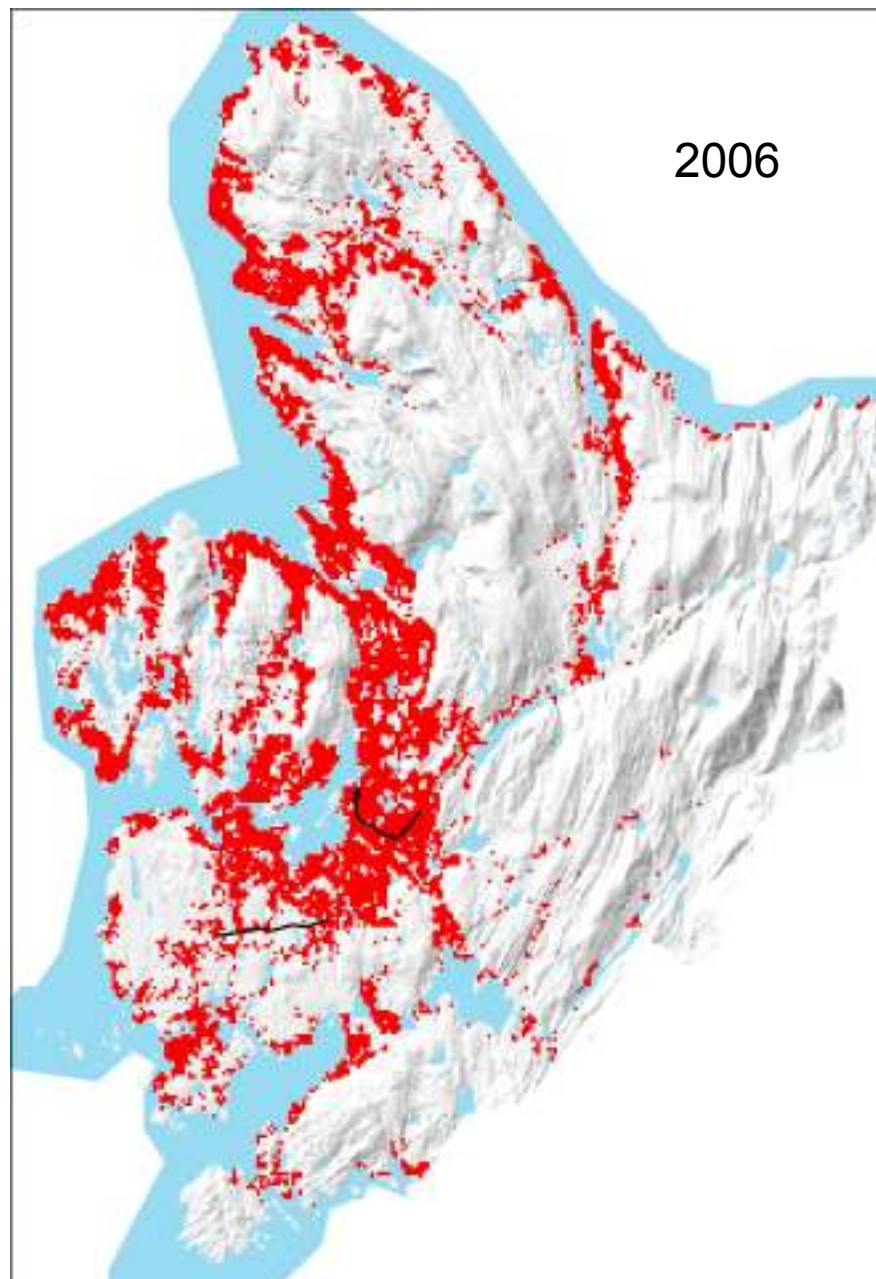


Disposisjon

- Historisk utvikling innenfor arealbruk og transport
- Trendbruddet i Bergens byutvikling representert ved Kommuneplanens arealdel og Bergensprogrammet
- Bybanens betydning for framtidig byutvikling



Byvekst fra
år 1900 til i
dag



Trendbruddet i Bergens byutvikling

Bergensprogrammet representerer et trendbrudd i Bergen med satsing på :

kollektivtrafikk – bybane
miljøtiltak i Sentrum
ringvegsystem
gang- og sykkelveger



Bergensprogrammet

Prop 108 S er til behandling i Stortinget

Bybanen trinn 2 (2010-2012):	1620	mill	kroner
Ringveg vest:	1770	”	”
Andre tiltak:	2460	”	”

Bergensprogrammet vil sannsynligvis bli avløst av Regionpakke Bergen fra 2014 (ny finansieringsordning og nytt investeringsprogram)



Sentrale strategier i kommuneplanens arealdel

redusere byspredningen – bedre kollektivby

entydig definert LNF-grense og byfjellsgrense

sentrum og senterområder, øvrige byggesone og nye byggeområder

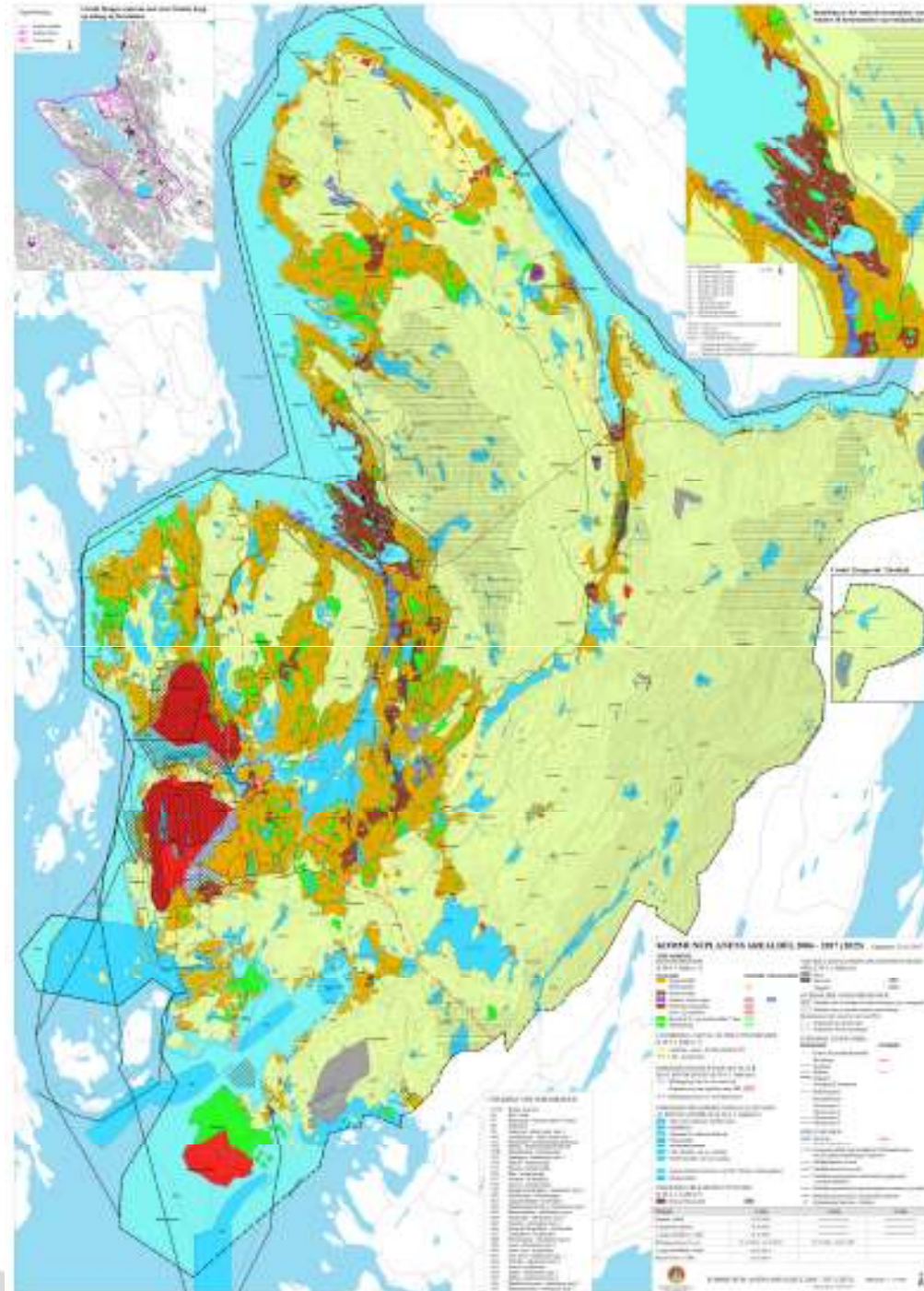
60% av boligbyggingen som fortetting

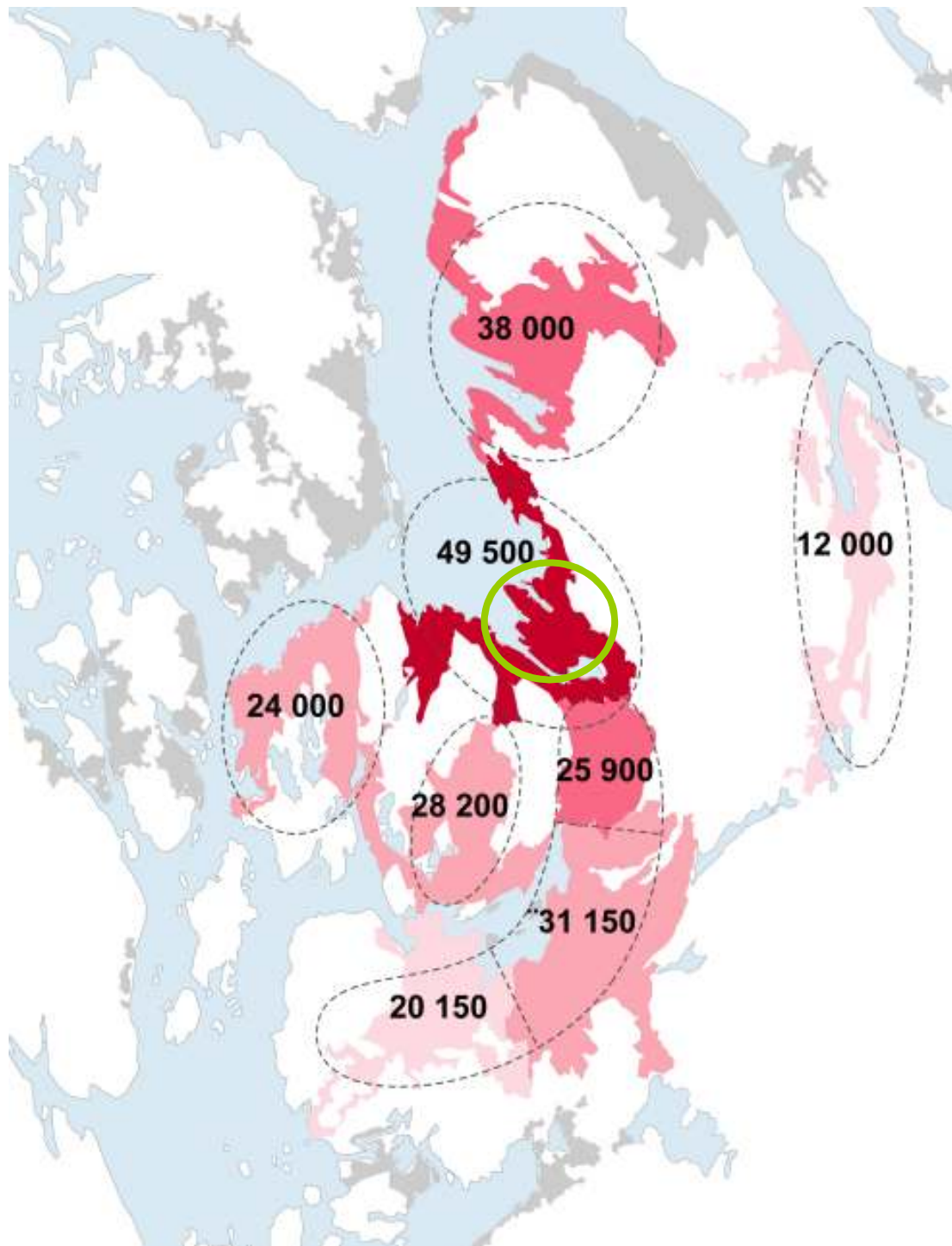
fortetting langs bybanen og i senterområder (samordnet ATP)

ringvegssystem og sterke kollektivakser

differensiert parkeringspolitikk

bestemmelser og retningslinjer





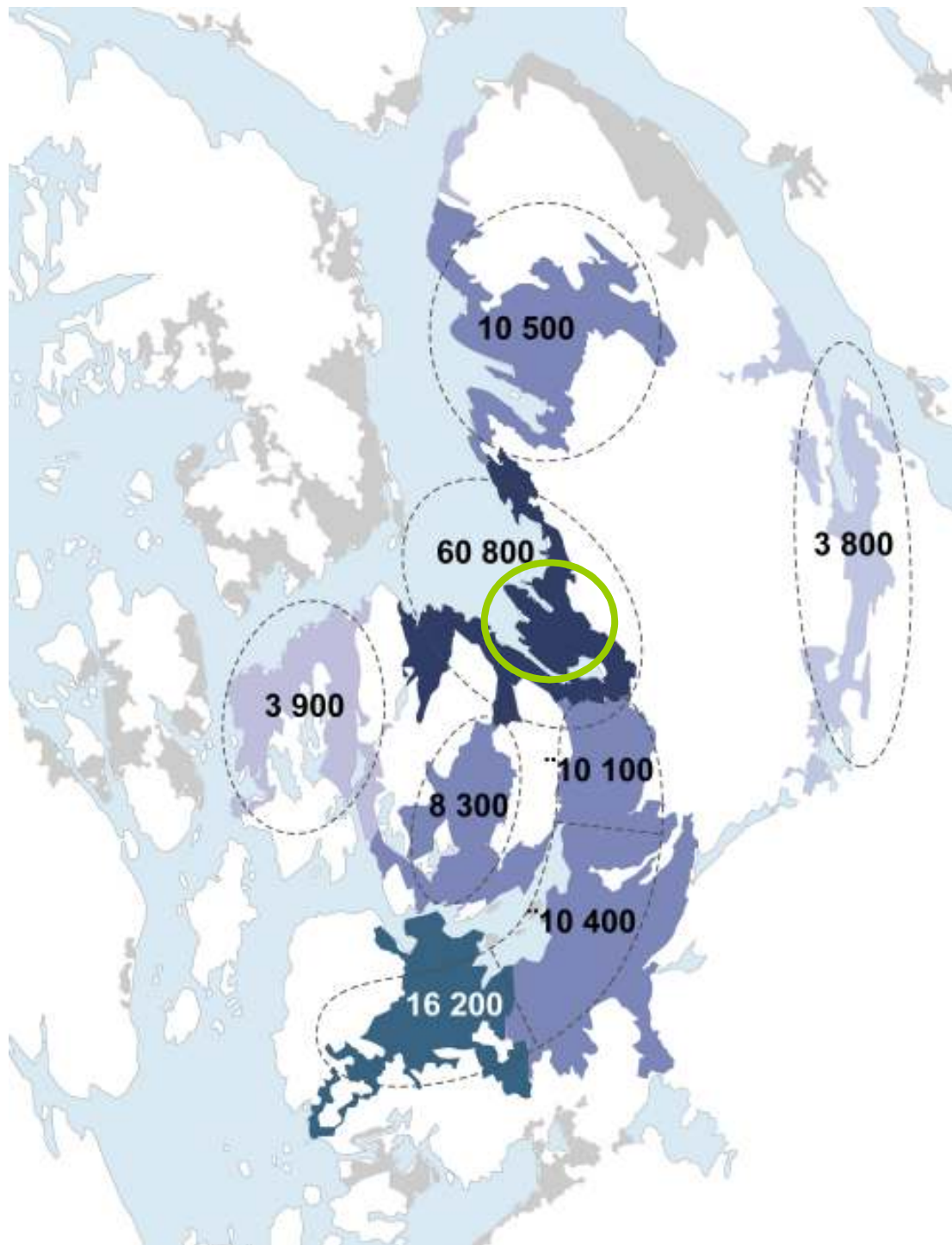
Befolkningsmønster og boligstruktur

Befolkning: 255 000

20% i sentrale deler

30% i bybanekorridoren

50% øvrige byggesone



Næringsstruktur

Arbeidsplasser: 126 500

48% i sentrale deler

30% i sørkorridoren

22% andre steder

Bybanen som strukturerende element i byutviklingen

Kollektivsystemet

Arealbruk og senterutvikling

Parkeringspolitikken

Universell utforming

Miljø og luftkvalitet

Arkitektur og estetikk



Bybanens betydning for utvikling av kollektivsystemet



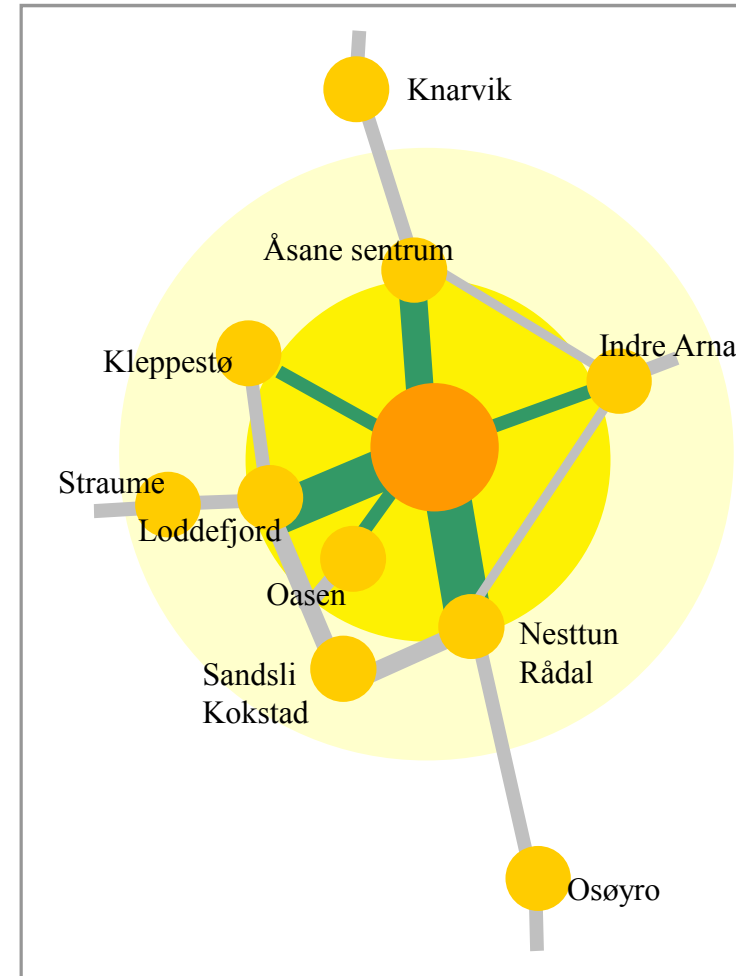
Kollektivbyen

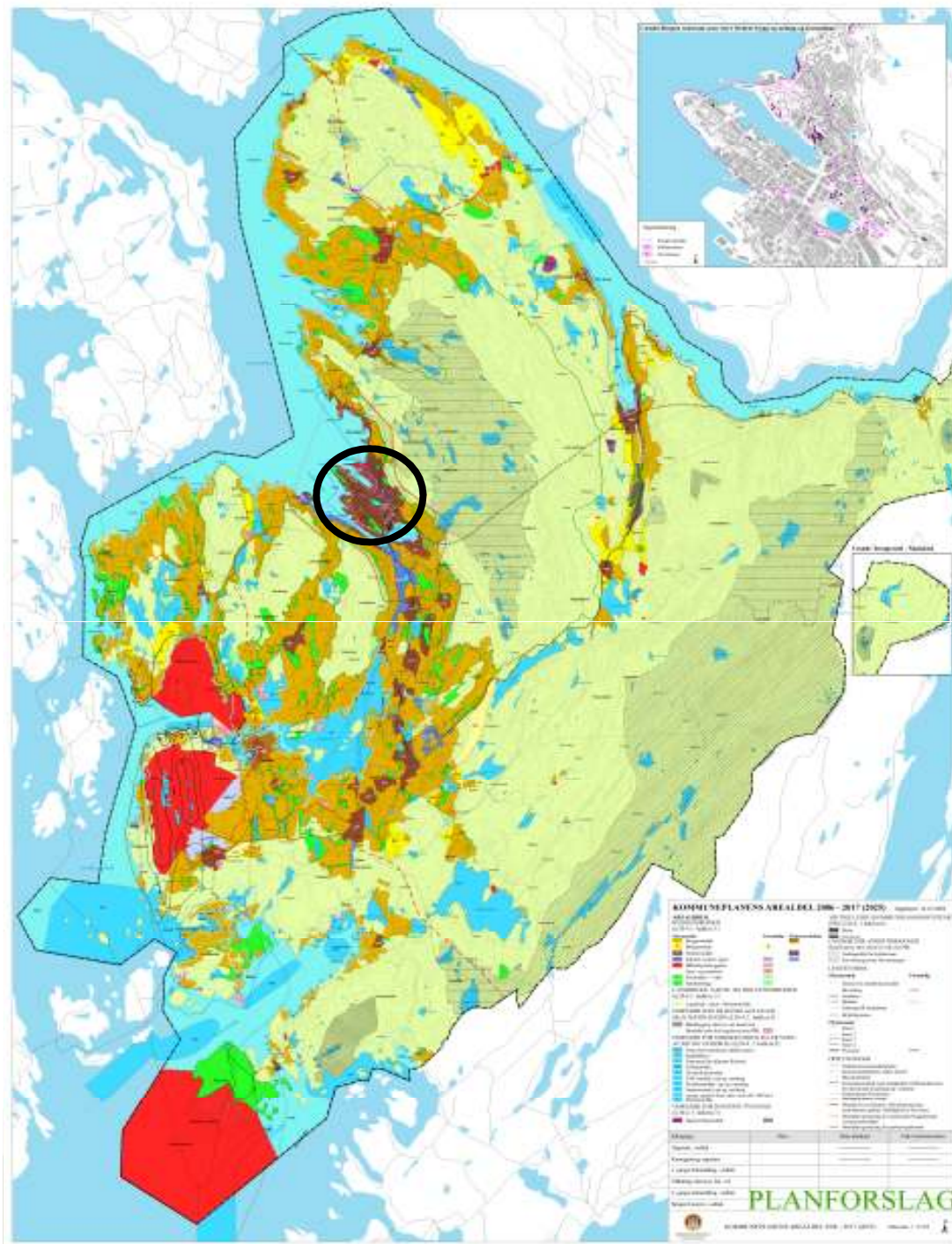
Strekker seg 10 km
fra sentrum

70% av befolkningen

80% av
kollektivtrafikanterne

90% av
arbeidsplassene





Kommuneplanens arealdel
vedtatt juni 2007

Samordnet areal- og
transportplanlegging

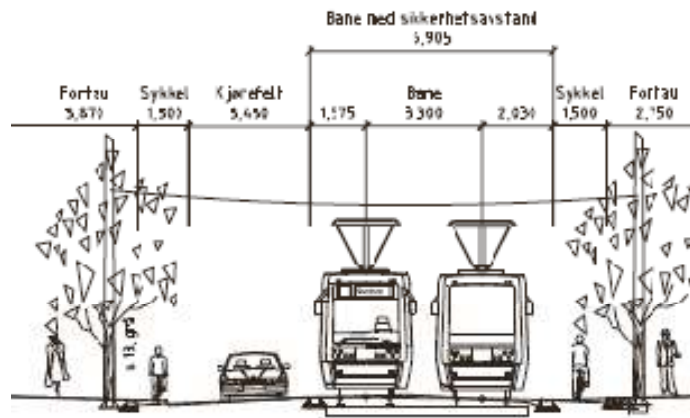
Framtidig kollektivsystem
gjenspeiles i senterstrukturen

Fortettingsstrategi



- Moderne light-rail-system
- Stillegående vogner
- Stor kapasitet, ca 220 passasjerer
- Hvert 5. minutt i rush
- Garantert fremkommelighet og kjøretid



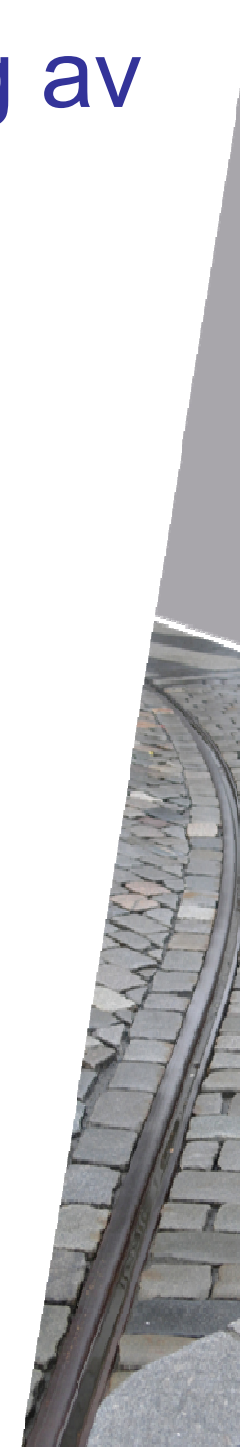


Bybanen krever:

- Egen trase
- Prioritet i alle kryss
- Gode overganger
- Urban innpassing
- God design
- Effektivt vedlikehold
- Effektiv drift
- Et lesbart system



Analyseområde for mulig utbygging av bybane



Nøkkeltallsindikatorer

1. Passasjerer pr linje-km

- 3500 passasjerer pr linjekm, klar baneanbefaling
- 2000 passasjerer pr linjekm, bane kan være aktuelt
- 1000 passasjerer pr linjekm, høykvalitets busstilbud er aktuelt

2. Passasjerer pr time i rushet, i dimensjonerende snitt i korridoren

- 2500 passasjerer pr time i rushet, klar baneanbefaling
- 1300 passasjerer pr time i rushet, bane kan være aktuelt

3. Bosatte i influensområdet

- 2000 bosatte pr km, innen 400 m fra banen



Resultater fra nøkkeltallssammenligningen

Tre (mest) aktuelle korridorer frem til 2040

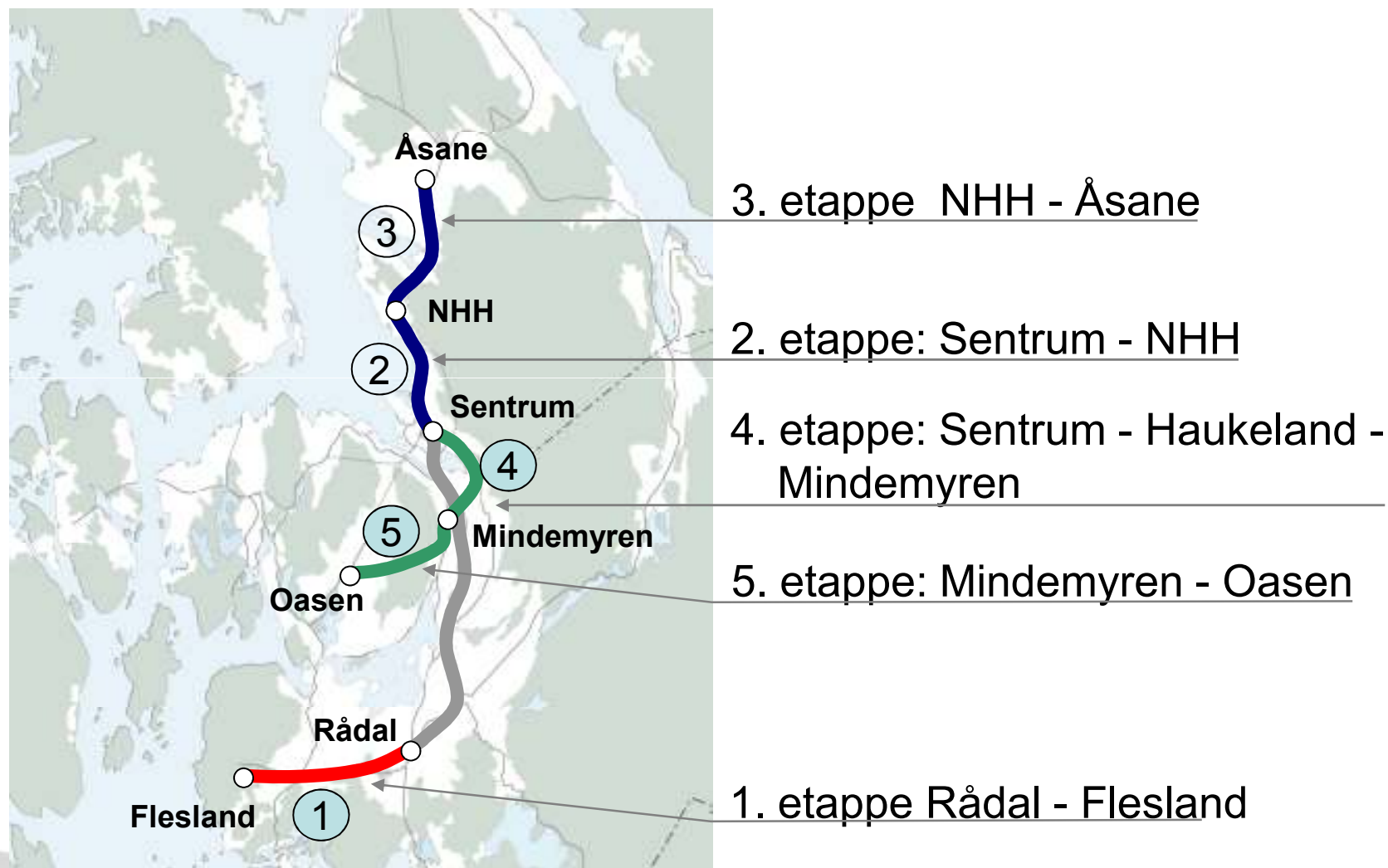
- Forlengelse til Flesland
- Bergen sentrum - NHH - Åsane
- Bergen sentrum - Mindemyren - Fyllingsdalen – Storavatnet

Ikke grunnlag for bane til

Arna, Os, Knarvik, Askøy og Sotra

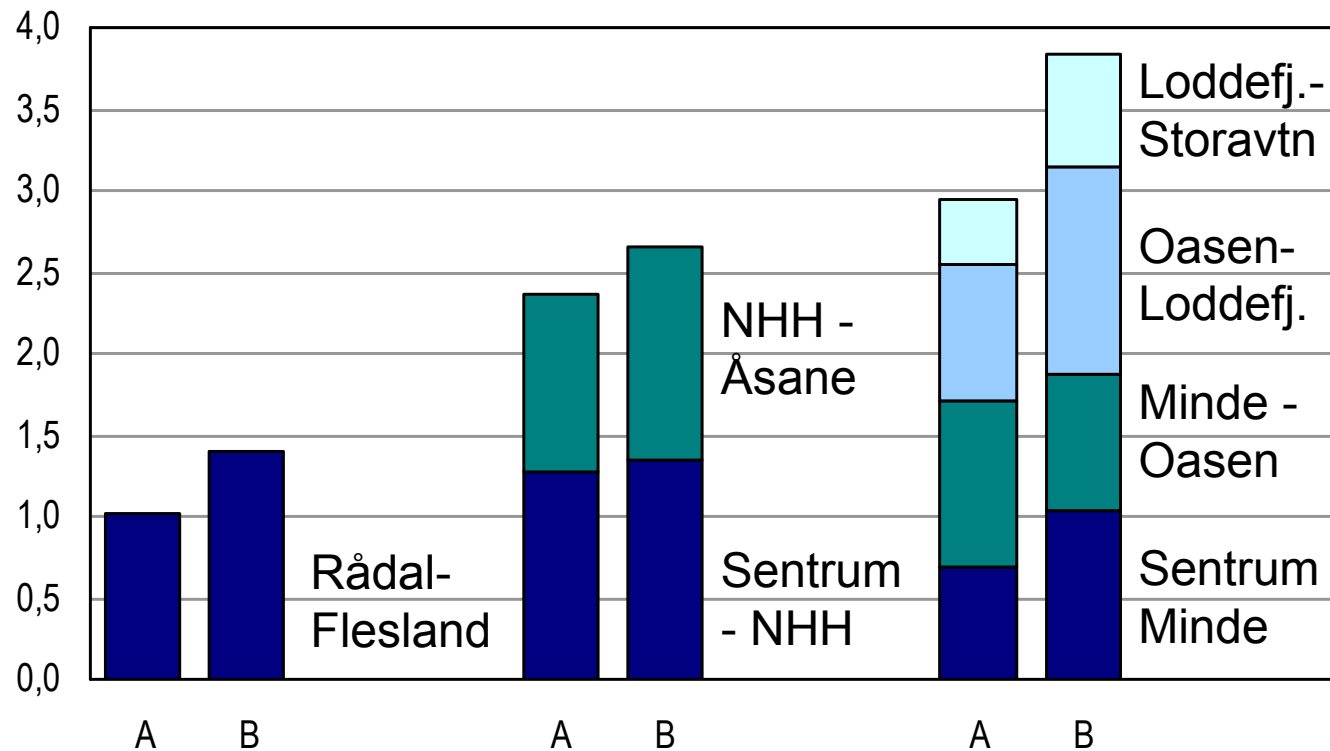


Anbefalte bybanekorridorer til 2040



Investeringskostnader delstrekninger

Mrd kr (2009)



Verksted og depot kommer i tillegg



Fremtidig kollektivnett



Bybane

— Under realisering

— 1. etappe

— 2. og 3. etappe

— 4. og 5. etappe

..... Tog

Buss

— Stamruter

— Hovedruter

● Kommune og bydelssentra

○ Andre knutepunkt

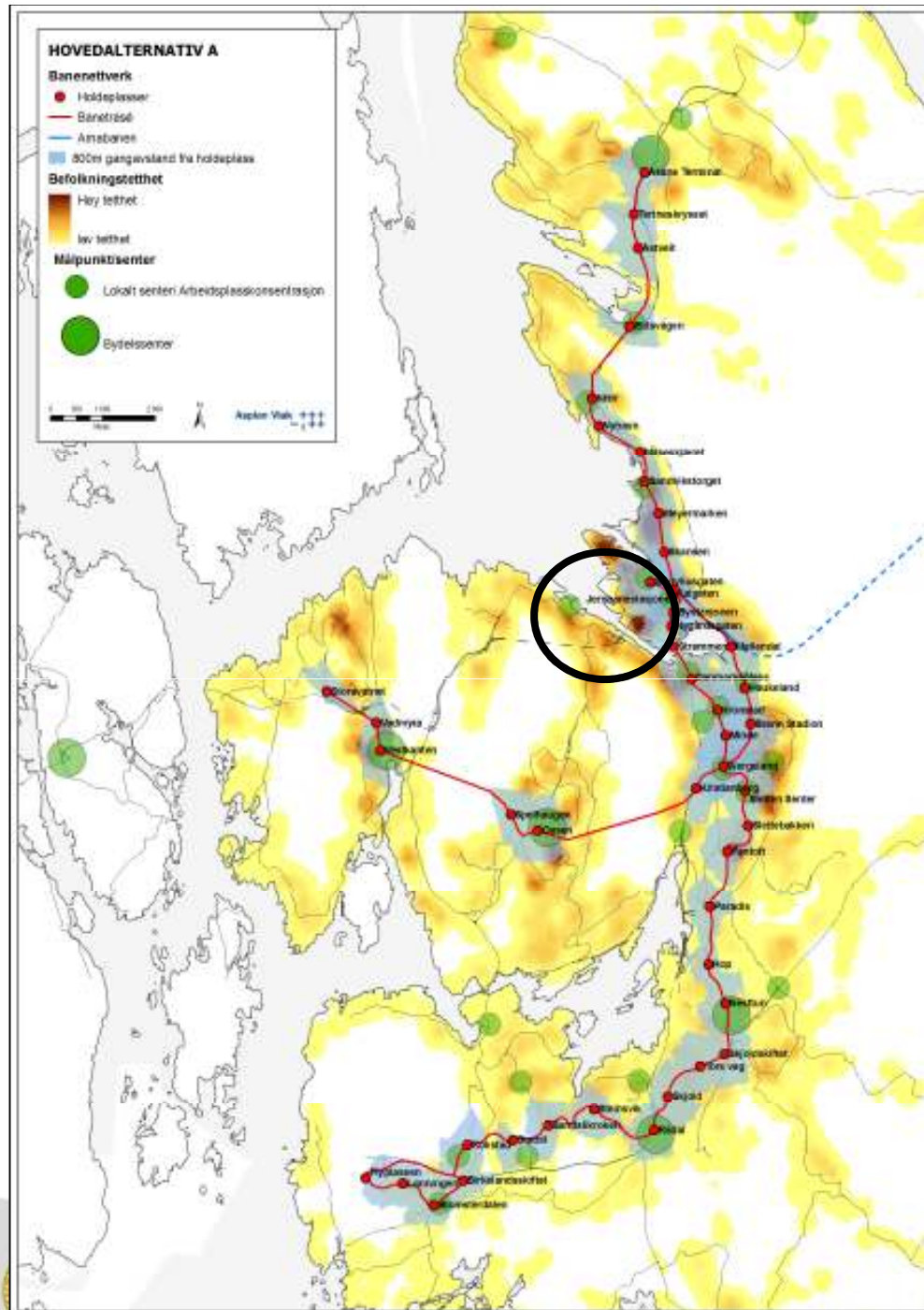
P Innfartsparkering

Bybanens betydning for arealbruk og senterutvikling



Bybanen (System A)

Trase 43,1 km



Banenettverk

● Holdeplasser

— Banetrasé

— Amabanen

800m gangavstand fra holdeplass

Befolkningstetthet

Høy tetthet

lav tetthet

Målpunkt/senter

● Lokalt senter/ Arbeidsplasskonsentrasjon

● Bydelssenter

Fortettingspotensialet rundt bybanestasjonene (A)

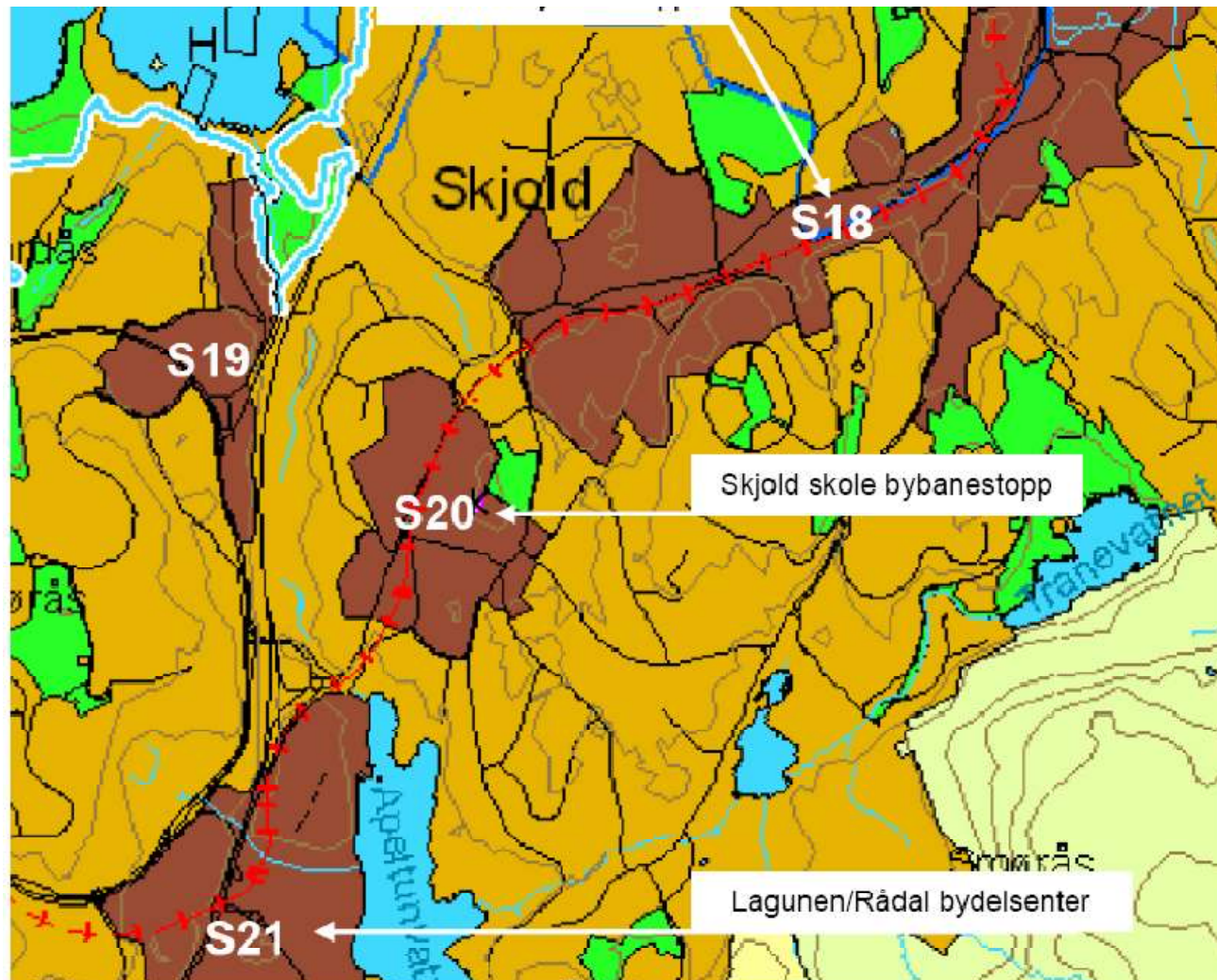
Totalt kan ca 11.000 da fortettes innenfor 800
meter radius i luftlinje fra stasjonene

61.000 eksisterende boliger
42.000 nye boliger

102.000 eksisterende arbeidsplasser
50.000 nye arbeidsplasser



Senterstruktur og bybane



Strategiprogram

- Detaljering og konkretisering av KPA, (byrådsvedtak). Føringer for private planprosesser og byggeprosjekter.
- Ikke formell planprosess etter PBL.
- Brukt som alternativ til tidkrevende, offentlige planprosesser.
- Prioritet til senterområder langs bybanen.
- Grøntstruktur, veg- og trafikksystem, bebyggelsesstruktur / fortettingspotensiale, kulturminner, planavgrensning

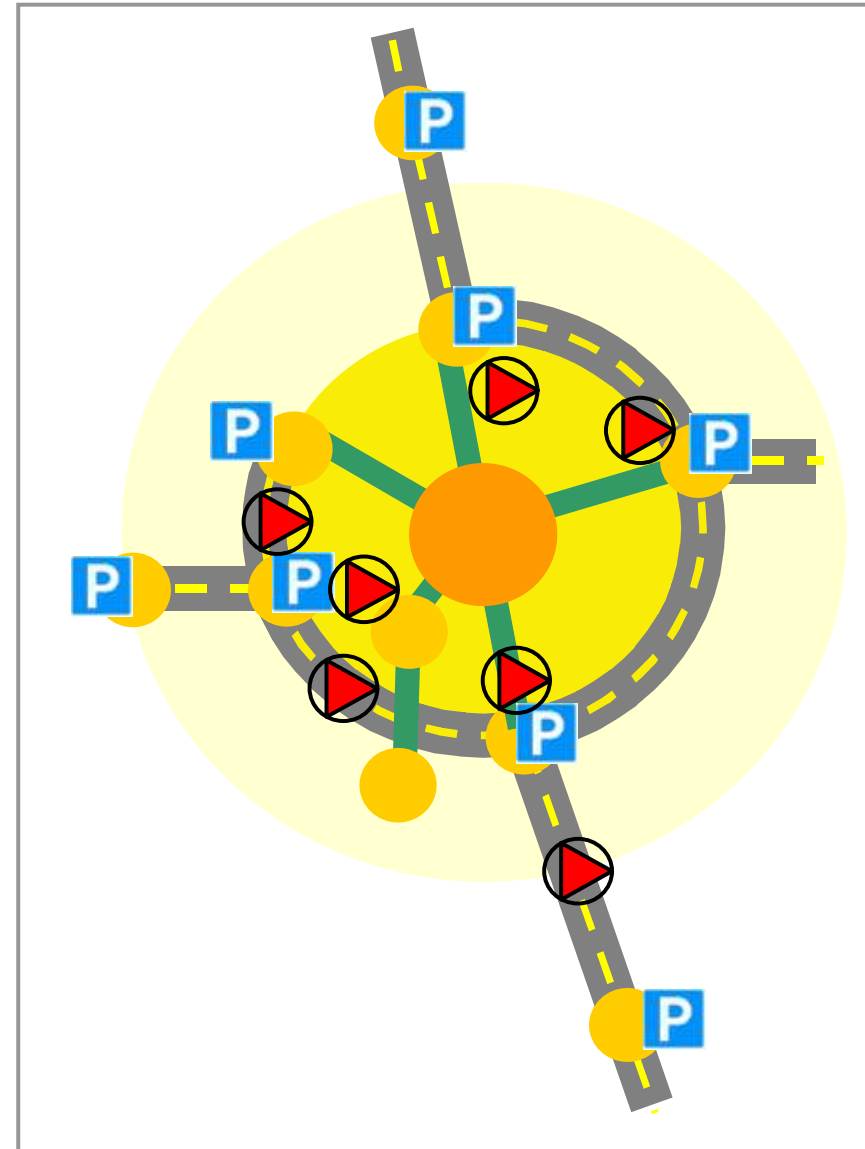


Lokal luftforurensing og helseplager



Parkering

Innfartsparkering
har prioritet



Byform og estetikk

Bybanen har et eget designprosjekt

Gjennomført i alle detaljer

Bybanens designprogram setter sitt preg på det estetiske uttrykket i store deler av byen



Universell utforming

Bybanen er et betydelig løft for universell utforming innenfor transportsektoren

Bestemmelser om universell utforming er innarbeidet i kommuneplanen





Status

15-20 pågående planer

- Skole
- Svømmeanlegg
- Messesenter og hotell
- Politistasjon
- Helsebygg (psykiatri)
- Studentboliger
- Handel og kjøpesenter
- Kulturhus
- Næringsarealer
(250.000 m²)
- Boliger (2.500)



Kommunalteknikk nr 8/2009

”Bergenseren” april 2010
(informasjonsavis til alle innbyggerne)





BERGEN KOMMUNE
BYRÅDSAVDELING FOR KLIMA,
MILJØ OG BYUTVIKLING

Takk for oppmerksomheten!



BERGEN KOMMUNE
BYRÅDSAVDELING FOR BYUTVIKLING,
NÆRING OG KLIMA



BERGEN KOMMUNE
BYRÅDSAVDELING FOR BYUTVIKLING,
NÆRING OG KLIMA