

Bergen 6.10.2020

Bybanen til Åsane i tunnel eller daglinje forbi Griggastemma. Saksnr 201807500
Tilleggsutredninger til konsekvensutredning
Høyringsuttale frå Naturvernforbundet Hordaland

Bakgrunn

Bystyret gjorde i april 2016 (sak 88/16) vedtak med bakgrunn i KU2013 om at det skulle planleggjast for vidareføring av bybanen til Åsane frå Eidsvåg til Vågsbotn gjennom Åsane senter etter alternativ 2C. Blant anna omfattar alternativet tunnel frå innslaget for Selviktunnelen til Griggastemma, og vidare langs austsida av Griggastemma til haldeplass sør for Tertneskrysset, vidare i tunnel under krysset mot Åsane terminal.

Kommuneplanens arealdel KPA2018 la inn nye føringar for arealbruk, som blei vedtatt i 2019. Dette medførte at Plan- og bygningsetaten i sitt notat av 6.4.2018 tilrådde at det skulle greiast ut to alternativ for haldeplass og bybanetrase, både aust (alt 1) og vest (alt 2) for Griggastemma. Det nye vestlege alternativet vil gjera det lettare å framføra den planlagte sykkeltraseen. Fagetaten tilrår difor alternativ 2.

Kommentarar frå Naturvernforbundet Hordaland til konsekvensanalysen.

Naturmangfald.

Banealternativet (1) aust for Griggastemma medfører utfylling i nordenden av vatnet, der det er påvist ein 2 daa stor svartorsumpskog (B-verdi). På andre sida medfører alternativ 2 vest for Griggastemma nedbygging av eit mindre våtmarksområde i sørenden av Sjurastemma (C-verdi). Griggastemma og vegetasjonen aust for den har landskapøkologiske kvaliteter som vil bli sterkt negativt påverka av ein bybane etter alternativ 1.

Nærmiljø, landskap og friluftsliv.

I følgje kommunen si friluftskartlegging er Griggastemma vurdert til å ha liten til middels verdi som friluftsområde, men som viktig leike- og rekreasjonsområde med stor lokal brukarfrekvens. Det same gjeld grøntområdet ved Kalvatræet barneskole, mens golfbanen på Åstveit er mindre viktig.

I kart over blågrøne strukturar i KPA2018 er det vist ein framtidig turtrase mellom Åstveitskogen og områda aust for E39, langs Storebotn sør for Griggastemma (mot nordenden av Glaskartunnelen). Denne traseen er i KPA2018 karakterisert som ein økologisk korridor mellom Dalelva i nordvest og byfjella i søraust. Landskapet er sterkt kupert og klassifisert som åslandskap med kystfuruskog.

Bymiljø

Haldeplassalternativ (1) aust for Griggastemma og Tertneskrysset vil vera mindre tilgjengelege og integrert i bymiljøet enn alternativ (2) vest for Griggastemma. Dette haldeplassalternativet ligg nærare både skule og idrettsanlegg langs Tertnesvegen. Det fangar og opp meir av passasjergrunnlaget i ein 600 meter radius enn alternativ (1). I tillegg ligg det i eit område som er avsett som byfortettingssone i kommuneplanens arealdel

Kulturminner

Den «Trondhjemske Postvei» går langs Ervikvegen, over Forkleiva og vidare langs Glaskaret på austsida av dagens E39. Bybanealternativ (1) aust for Griggastemma vil verka negativt på postvegen. Derimot vil alternativ (2) vest for Glaskaret og Griggastemma verka negativt inn på kanalsystemet frå 1800-talet og demningane ved Griggastemma og Sjurastemma som blei bygd for å skaffa vatn til Åstveit Mølle. Begge alternativa vil gripa inn i industriminna og eldre bustadmiljø på Åstveit, Ervik og Selvik.

Konklusjon

Naturvernforbundet Hordaland sluttar seg til fagetaten si tilråding om å planleggja bybanetraseen etter alternativ 2 vest for Griggastemma. Dette grunnar vi med følgjande: Det tilrådde bybanealternativet (2) vil verka mindre negativt inn på naturmiljøet enn alternativ (1) fordi det medfører mindre inngrep i svartorsumpskogen i nordenden av Griggastemma, sjølv om det medfører eit stort inngrep i våtmarksområdet på sørsida av Sjurastemma. Når det gjeld kulturminner, derimot, så er det det tilrådde alternativet (2) som vil verka mest negativt, fordi det grip inn dei gamle demningane og kanalsystemet. Derimot vil truleg dette alternativet vera mest skånsamt for postveg-traseen.

Endeleg, når det gjeld bymiljø og friluftsliv, vil det tilrådde alternativet (2) klart vera det beste, fordi det unngår inngrep i friluftsområda aust for Griggastemma og E39, ligg nærare planlagde bumiljø og nærare den påtenkte sykkeltraseen. Så alt i alt meiner vi at det tilrådde alternativ (1) er det beste for miljøet. Men det bør stillast som vilkår at framføringa av bybanen langs det gamle kanalsystemet blir gjort på den mest skånsame måten.

for Naturvernforbundet Hordaland

Gabriel Fliflet
leiar

Oddvar Skre
saksbehandlar