

Vestland fylkeskommune, Finansdepartementet  
Sendt pr. epost:  
post@vlfk.no ; postmottak@fin.dep.no

DATO: 06.07.2023

## **Manglende kontroll med Statens pengebruk. KS2 prosessene av Åsanebanen i Bergen og oppgradering og forlengelse av Fløyfjellstunnelene må samordnes.**

### **1. Sammendrag**

Hovedbegrunnelsen for å planlegge forlengelse av Fløyfjellstunnelene fra Sandviken til Eidsvåg nå er at Bergen kommune har gått inn for en trase for Åsanebanen der man må bruke veigrunden for E39 gjennom Ytre Sandviken. Dette skaper avhengigheter mellom baneprojektet og veiprojektet som gjør at separat KS2 behandling av de to prosjektene vil være lite meningsfullt. Spesielt ille blir det at ansvaret for kvalitetssikringen deles opp på to ulike forvaltningsnivåer ved at Finansdepartementet skal stå for KS2 behandling av Fløyfjellstunnelene og Vestland fylkeskommunen skal ha ansvaret for en tilsvarende prosess for banen. På denne måten blir Stortingets kontroll med den statlige pengebruken illusorisk.

Reguleringsplanene for Bybanen til Åsane ble vedtatt før sommeren, og de er påklaget av flere parter blant annet fordi perspektivet har vært for snevert ved at man har sett på bane nordover isolert fra behovet for også å ha en bane mot Dokken og Laksevåg.

Innsnevringen av perspektivet for banebyggingen i sentrum sammen med oppstykkningen av KS2 behandlingen av vei og bane, gjør at KS2 konsulentene vil få en umulig oppgave når de skal se på samfunnsøkonomien ved videre bybaneutbygging i Bergen.

Dette brevet stiles både til Vestland fylkeskommune og til Finansdepartementet i den hensikt at de to partene blir enige om en felles kvalitetssikring før den startes opp. Mandatet for KS2 behandlingen må inkludere bandedet i sentrum og linjen til Nøstet som første del av Laksevågbanen.

### **2. Finansdepartementets ansvarsfraskrivelse**

I brev til foreningen Bergen Sentrum 2050 av 30/6 med referanse 23/3079 - skriver finansdepartementet følgende:

*Revidert rundskriv om statens prosjektmodell ligger [her](#) . I Finansdepartementet er vi opptatt av at tiltak i en bypakke skal sees i sammenheng. Derfor gjennomfører vi en samlet KS2 av finansieringsgrunnlag og porteføljestyring for pakken for å se tiltakene i en helhet. For tiltak i slike pakker som enkeltvis eller i naturlig sammenheng har anslått kostnadsramme som overstiger terskelverdien,*

*skal det i tillegg gjennomføres KS2 av styringsunderlag og kostnadsoverslag på det tidspunkt tiltakene er kommet tilstrekkelig langt i planleggingen.*

Til tross for at tiltakene i en bypakke skal sees i sammenheng, skriver departementet lenger ned i det samme brevet:

*Staten kan gjennomføre KS2 av fylkeskommunale prosjekter dersom det er nødvendig for å sikre framdrift i arbeidet med by-/bompengepakken. Dette skjer etter dialog med fylkeskommunen og **er ikke noe som Staten gir pålegg om.***

I dette tilfellet kan ikke Bybanebyggingen starte før Fløyfjellstunnelene er forlenget, og man har åpnet for toveistrafikk slik at trafikken ikke behøver å gå gjennom sentrum når et av tunneløpene må stenges.

En slik sterk sammenheng mellom riksveiinvesteringer og tiltak i en bypakke er ikke vanlig. Derfor er det klanderverdig av Finansdepartementet å tillate oppstyking av det samlede prosjektet. Hvis rundskrivet åpner for det, er det noe feil med rundskrivet.

Avhengigheten krever at prosjektene kvalitetssikres samtidig av samme konsulent.

### **3. Spørsmål som bare kan besvares når man ser helheten.**

Den eneste løsningen er at fylkeskommunen sier fra seg KS2 jobben for Åsanebanen, og ber Staten slå de to prosessene sammen. Staten og fylkeskommunen må da enes om mandatet som må være så vidt at man kan få svar på de fundamentale spørsmålene som f.eks.

- Vil Staten prioritere forlengelsen av Fløyfjellstunnelen på samme måte, dersom det ikke var nødvendig å bruke veigrunnen på E39 (Åsaneveien) til baneformål?
- Kunne finansieringen av Åsanebanen blitt enklere om man bygde den uavhengig av tunnelen?
- Kan en oppdeling av Åsanebanen i faser bli lettere og mer attraktivt samfunnsøkonomisk om den kan føres til NHH i første fase?
- Vil romsligere tidsrammer for SVV medføre at bruk av Saltimporttomten kan droppes?
- Kunne man gjort Torget og Bryggen bilfritt tidligere om Fløyfjellstunnelene Sør hadde blitt utbedret uten å måtte vente på forlengelsen?
- Hvor mye raskere kunne man ha kommet i gang med banearbeidene i sentrum om man hadde kunnet slippe å vente til det er mulig med toveistrafikk i tunnelene?
- Hvordan påvirker dagløsningen linjeføringen til Dokken?
- Hvordan kan biltrafikken til Nordnes og sentrum løses om man legger banen med stopp i Teatergaten?
- Hvordan kan man komme raskere til Dokken? Etter de foreliggende planene må man først lage nye lange Fløyfjellstunneler og sette dem i drift før Åsanebanen kan bygges. Når banen så omsider blir ferdig, må man planlegge, finansiere og bygge en Nordnestunnel før man kan bygge Laksevågbanen vestover gjennom sentrumsgatene.

For å kunne svare på disse spørsmålene må man frigjøre seg fra det ene alternativet som er vurdert til nå. Man har låst seg til at banen skal gå i dagen over Torgalmenningen, Torget og Bryggen, og det får mange konsekvenser for de øvrige offentlige planene for sentrum og Sandviken. **Arealplanen for Dokken** forutsetter Bybane, men hvis dagløsningen blir gjennomført, må bydelen vente i minst 25 år før man har kollektivdekningen klar. **Kommunedelplan for kollektiv vest** viser foretrukket banetrase gjennom sentrum, men denne er i konflikt med **Trafikkplan sentrum** i Teatergaten, og løsningen på

denne floken krever at det bygges en biltunnel under Nordnes som verken er planlagt eller kostnadsberegnet.

Bystyret vedtok i forbindelse med trafikkplanen at Torget skal gjøres bilfritt så raskt som mulig. Den raskeste måten vil være å **utbedre Fløyfjellstunnelene sør** slik at det tillates toveistrafikk uavhengig av hva som skjer med den planlagte forlengelsen av tunnelene til Eidsvåg. Den valgte løsningen med å legge bybanen i traséen for E39 gjennom Ytre Sandviken hindrer imidlertid denne muligheten for å gjøre Torget bilfritt innen rimelig tid. Planen medfører også at kommunen vil bruke **Saltimporttomten til rigg- og anleggsområde** for steinmasser fra tunnelene, men det vil ikke være nødvendig om man frikobler baneplanene fra riksveiplanene.

#### 4. Statlig pengebruk og bruk av bompenger.

Det er presentert mange og til dels sprikende kostnadsanslag for Bybanen, sykkelvei og Fløyfjellstunnelene. Sykkelveien og Fløyfjellstunnelene Sør skal finansieres 100 % av Staten, mens resten skal være et spleiselag mellom Staten og bilistene i form av bompenger som Vestland fylkeskommune foreslår disponeringen av. Det er uklart hvor stor den statlige andelen blir, og om den vil være lik for Fløyfjellstunnelene Nord og for Bybanen. Det er også uklart om bompengene vil være tilstrekkelig til å dekke den lokale andelen. I denne sammenheng må man også ta hensyn til at bompengeringen er negativ per dags dato. Vestland fylkeskommunen har måttet garantere for betydelige lån knyttet til overskridelser på tidligere bybaneutbygginger.

Beløpene det er snakk om for Åsanelinjen og sentrumsdelen av Laksevåglinjen er betydelige, noe som nedenstående tabell viser.

Hovedelement	Kostnad per 3. kvartal 2022. Milliarder kr.	Kilde	Hvem skal betale	Lokalt eller spleiselag
Bane fra Kaigaten til Vågsbotn	9,3	Vestland fylkeskommune	Spleiselag inkludert bompenger	9,3
Vei	2,0	Vestland fylkeskommune	Spleiselag inkludert bompenger	2,0
Sykkelveg	3,0	Vestland fylkeskommune	Staten	0,0
E39 (forlengelse fra Sandviken til Eidsvåg)	5,6	Statens Vegvesen. Prioritering NTP	Spleiselag inkludert bompenger	5,6
E39 (nye løp fra Nygårdstangen til Sandviken)	2,8	Statens Vegvesen. Prioritering NTP	Staten	0,0
Grunnerverv	4,0	Vestland fylkeskommune	Spleiselag inkludert bompenger	4,0
	26,7			20,9
Tap for næringsdrivende på strekningen Kaigaten - Sandbrogaten i anleggsperioden.	4,3	Rapport fra KWC på vegne av næringsdrivende	Næringsdrivende selv. Delvis dekning av spleiselaget?	4,3
<b>Delsum Kaigaten - Vågsbotn</b>	<b>31,0</b>			<b>25,2</b>
Vendespor Sjømannsmonumentet - Engen	0,7	Samme meterkost som Kaigaaten - Sandbrogaten	Spleiselag inkludert bompenger	0,7
Engen - Nøstet	0,7	Samme meterkost som Kaigaaten - Sandbrogaten	Nytt spleiselag etter byggerinn 5 som også må inkludere bompenger	0,7
Tap for næringsdrivende på strekningen Sjømannsmonumentet - Nøstet i anleggsperioden.	2,2	Halvparten av anslaget for Kaigaten - Sandbrogaten	Næringsdrivende selv. Delvis dekning av nytt spleiselag etter byggetrinn 5.	2,2
Nordnestunnel for biler fra Dokken til Vågensiden av Nordnes	3,0	Anslag. Ikke verifisert.	Nytt spleiselag etter byggerinn 5	3,0
<b>Delsum Sjømannsmonumentet - Nøstet</b>	<b>6,6</b>			<b>6,6</b>
<b>Sum dagløsning med gren til Nøstet. Uten sykkelvei og utbedring av Fløyfjellstunnelen sør.</b>				<b>31,8</b>

## 5. Oppsummering

Det vil være helt galt å starte en oppstykket KS2 behandling på det mangelfulle grunnlaget som foreligger til nå. Både for å sikre at Staten bruke pengene forsvarlig og for at Fylkeskommunens (og Miljøløftets) bompengemidler ikke sløses bort, må kvalitetssikringen KS2 gjøres samlet.

De statlige midlene vil dreie seg om titalls milliarder kroner, og det er derfor naturlig at kvalitetssikringen gjøres av Staten. Mandatet til konsulentene må gjøres tilstrekkelig bredt til at alle relevante problemstillinger kan bli besvart på en god måte.

Vi ber om velbegrunnede svar på dette brevet både fra FD og Vestland fylkeskommune i god tid før oppdraget (eller oppdragene hvis oppdelingen opprettholdes) med KS2 arbeid tildeles.

Med vennlig hilsen

Foreningen Bergen Sentrum 2050 [www.bybanetunnel.no](http://www.bybanetunnel.no)

**Karsten Aubert**

Styrets leder

Telefon 4114 6666, epost [ka@daimyo.no](mailto:ka@daimyo.no)

Kopi:

Samferdselsdepartementet, [postmottak@sd.dep.no](mailto:postmottak@sd.dep.no)

Bergen kommune, [postmottak@bergen.kommune.no](mailto:postmottak@bergen.kommune.no)

Oslo Economics AS, [post@osloeconomics.no](mailto:post@osloeconomics.no)

Atkins Norge, [firmapost@atkinsglobal.com](mailto:firmapost@atkinsglobal.com)

Promis AS, [firmapost@promis.no](mailto:firmapost@promis.no)