

Et helhetlig
bybaneforslag fra
Puddefjorden til og
med Eidsvåg.



Innlegg av
Karsten Aubert, styreleder i foreningen Bergen Sentrum 2050.

Seminar med byrådspartiene og støttepartiene 20/2 - 2024

Innhold

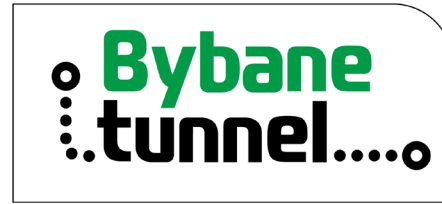
Et helhetlig Bybaneforslag for Sentrum og Sandviken.

Sammenligning av sprikende forslag.

Bestilling av «Tunnelutredningen» med ramme på 3 millioner

Videre politisk arbeid. Felles konsekvensutredning

Konseptutvikling

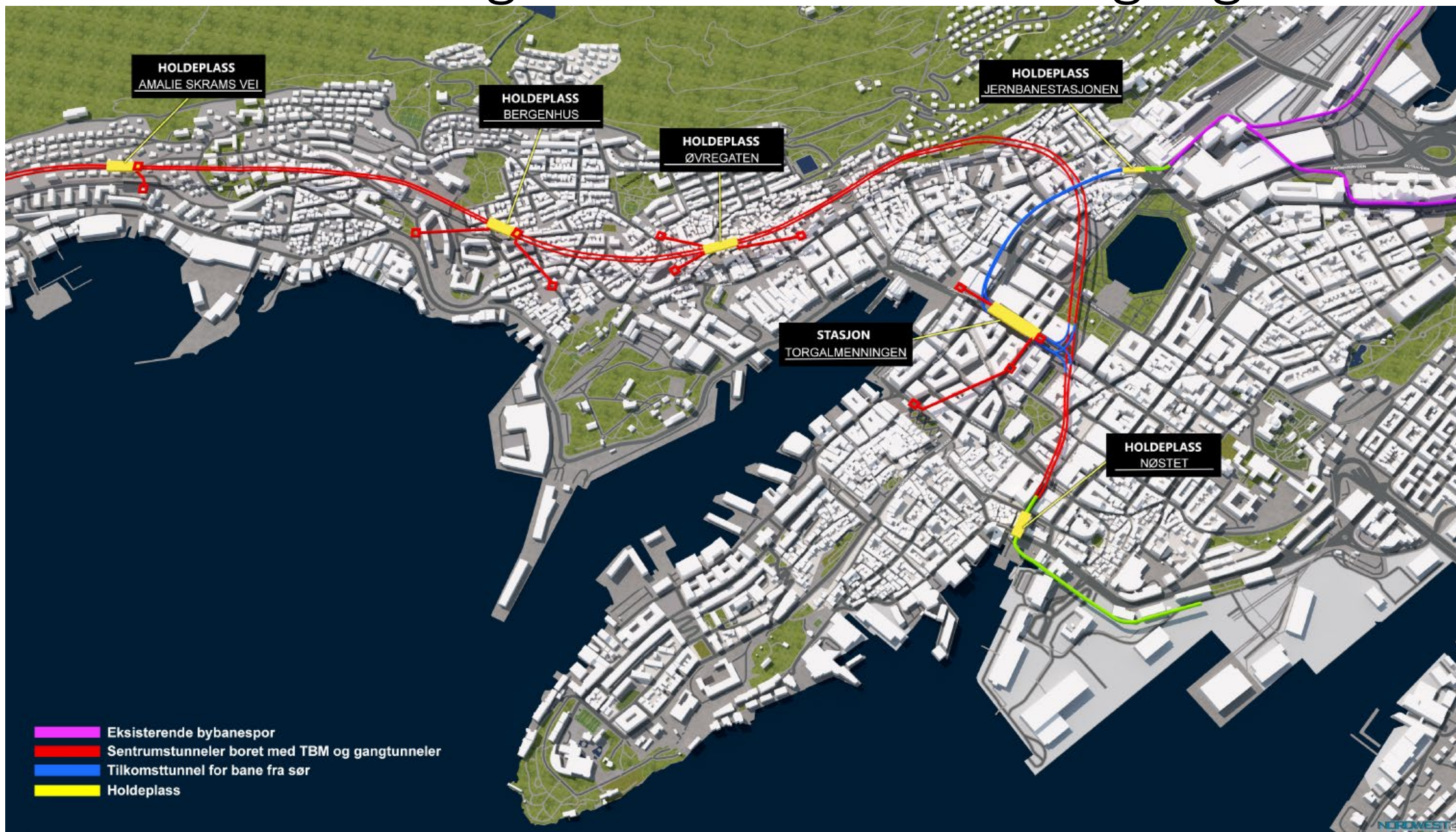


- Foreningen Bergen Sentrum 2050 har hentet idéer fra Bryggengruppen og fra mange andre. Forslagene er bearbeidet og videreutviklet gjennom to år i en arbeidsgruppe drevet på dugnad.
- Forslagene er laget av fagfolk, og det hele er eksternt kvalitetssikret.
- Et planinitiativ ble sendt inn rett før nyttår, men fortsatt arbeides det med forbedringsforslag og alternativer.

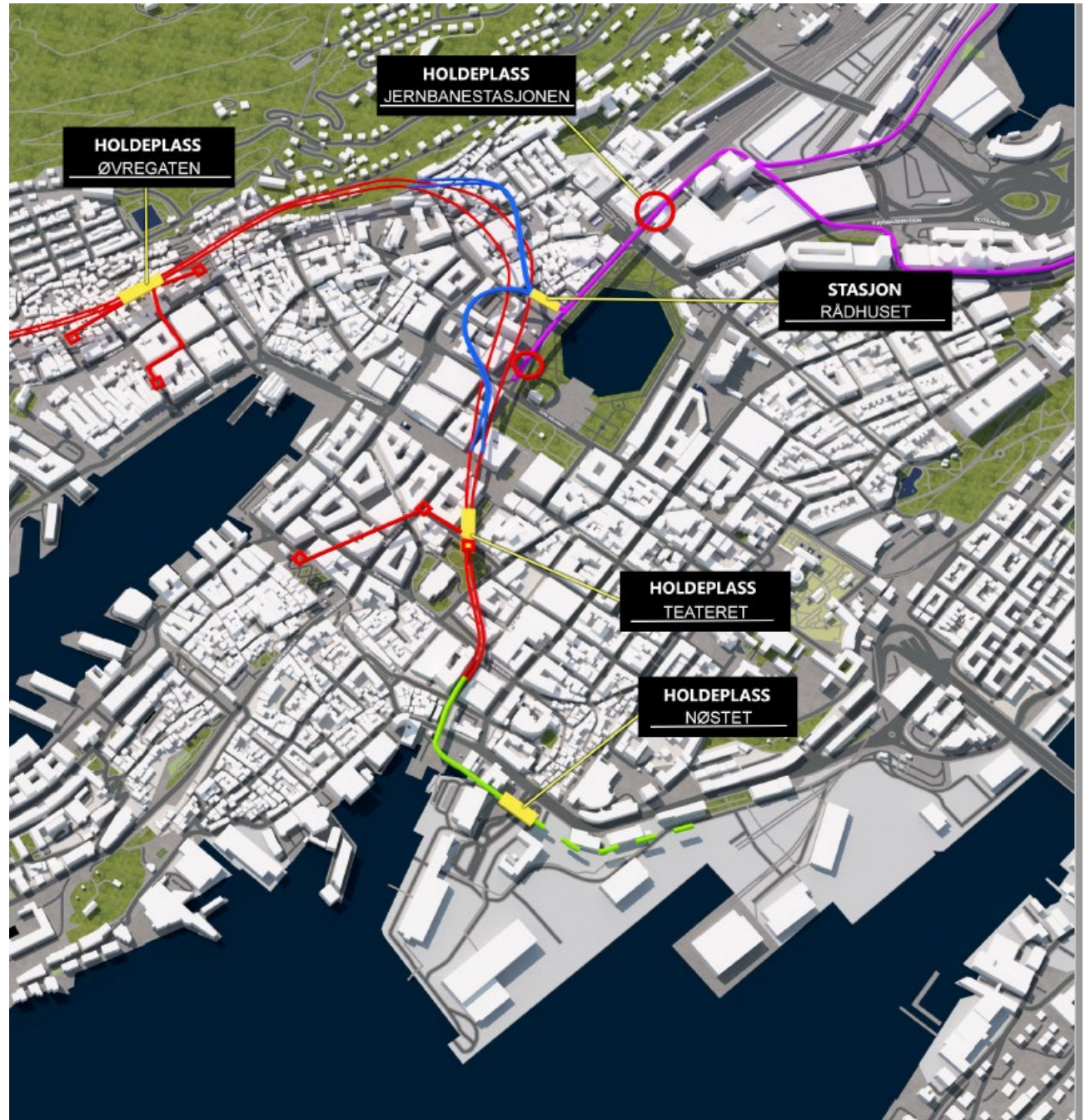
Hovedidé

- To tunneler boret med tunnelboremaskin fra Nøstet til Eidsvåg med en u-sving under sentrum. Svingen er nødvendig for at hele traséen skal gå i fast fjell.
- To varianter for påkobling av eksisterende linje.
- Fem enkle holdeplasser i fjell på Sandvikssiden med rullefortau i utgangstunnelene.

Oversikt sentrum og indre Sandviken. Inngang Marken.

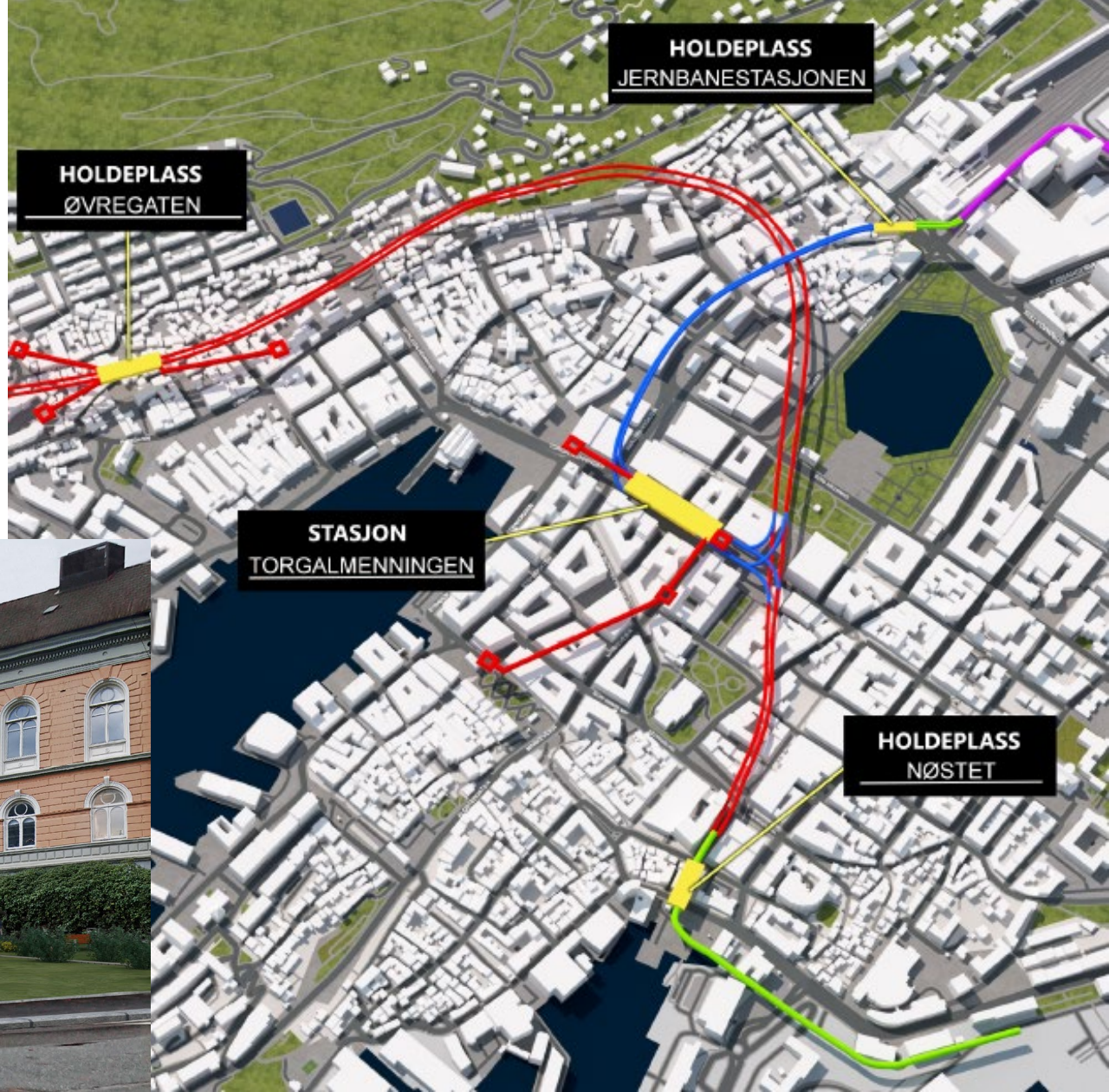


Variant Peter Motzfeldts gate



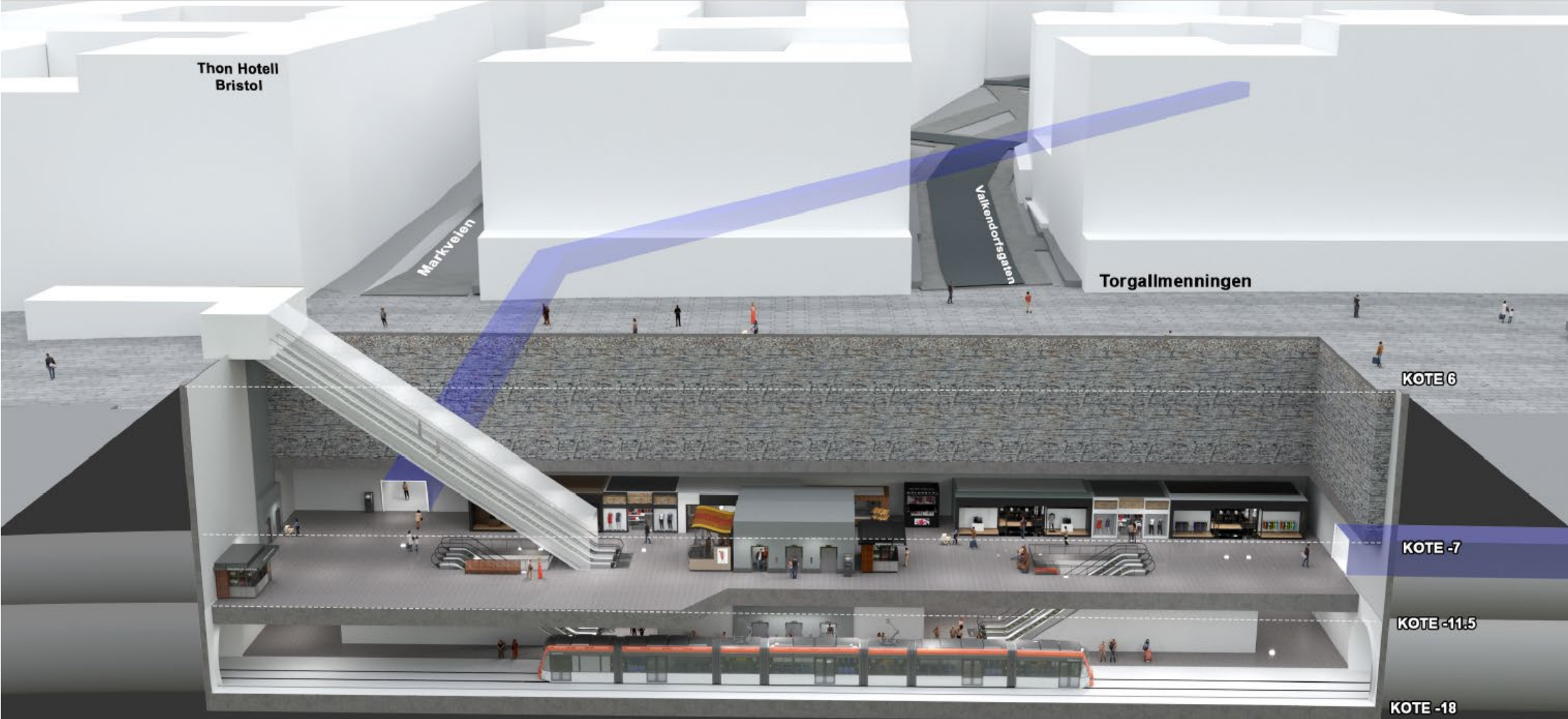
Variant med inngang ved Marken

- Nonneseter holdeplass kan flyttes hit



Banen fra sør til nord gjør en «grisehalesving»

Forslag Torgallmenningen stasjon

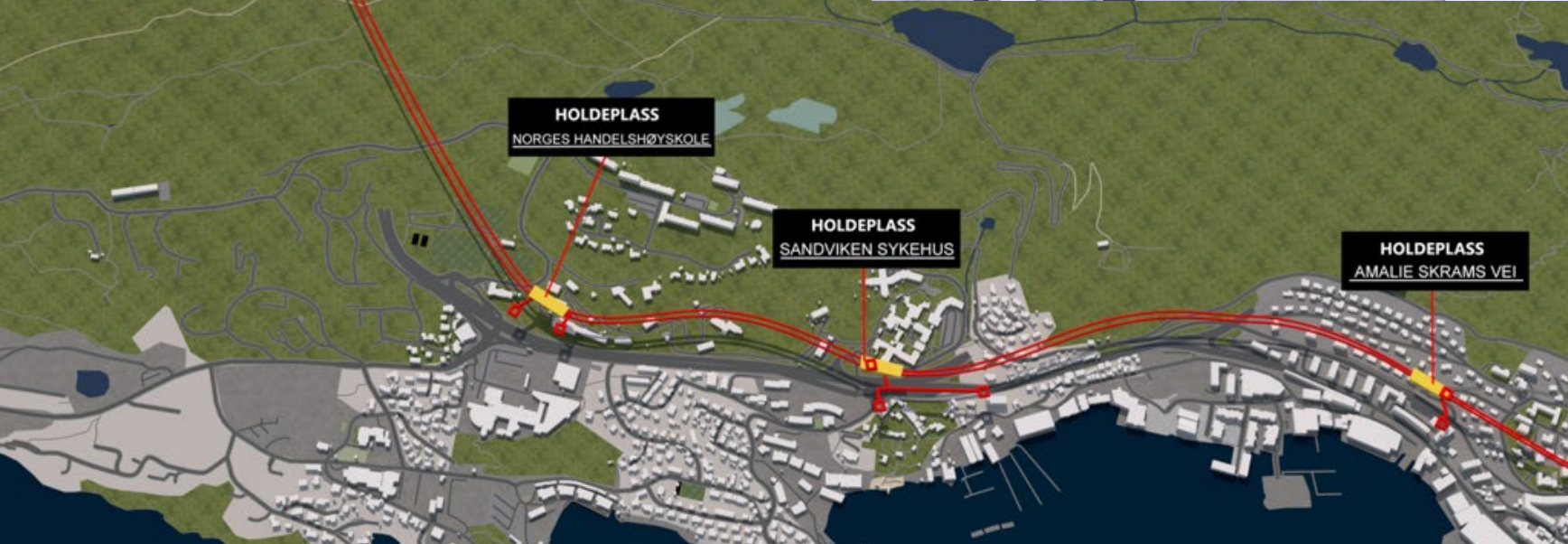
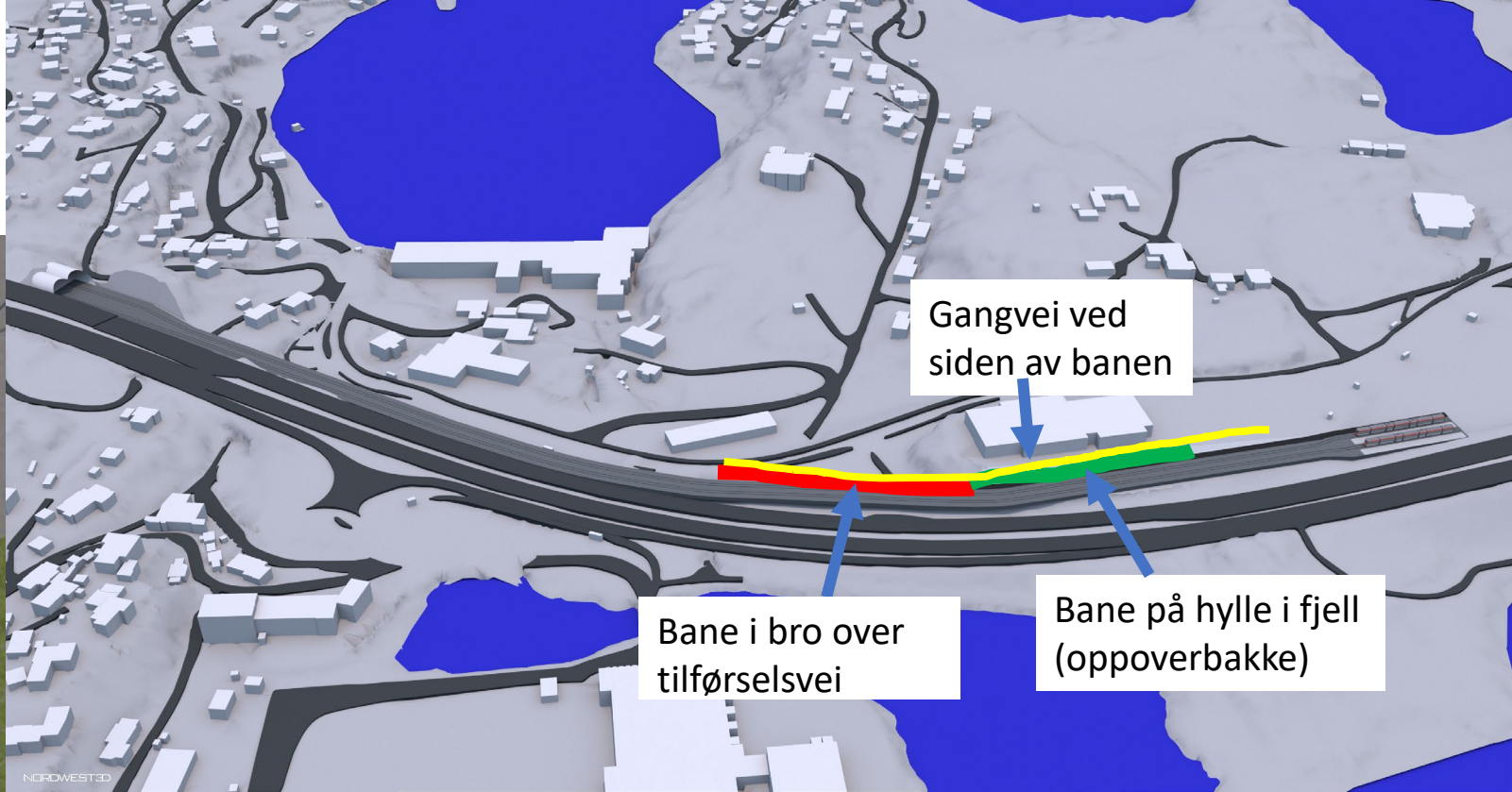
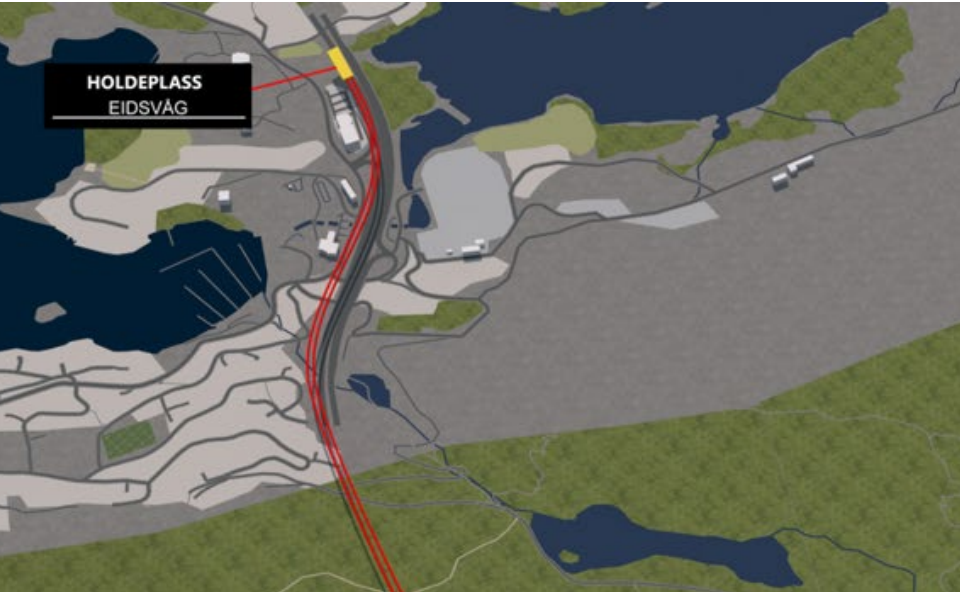


TORGALLMENNINGEN STASJON

Tunnelmunning i Komediebakken



Ytre Sandviken og Eidsvåg



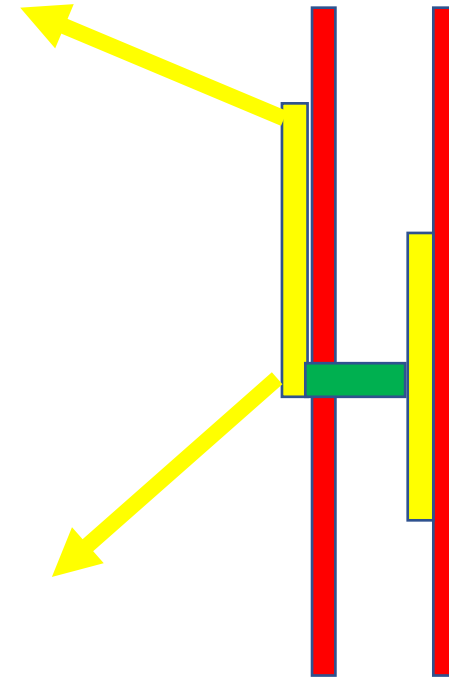
Enkle holdeplasser i Fjellsiden og i Sandviken

5 underjordiske holdeplasser er planlagt med en enkel og svært kostnadseffektiv utforming.

Utgangstunnelene vil bli romslige, og de som er mer enn ca. 100 meter lange, vil bli utstyrt med rullefortau i begge retninger.

Holdeplassene er:

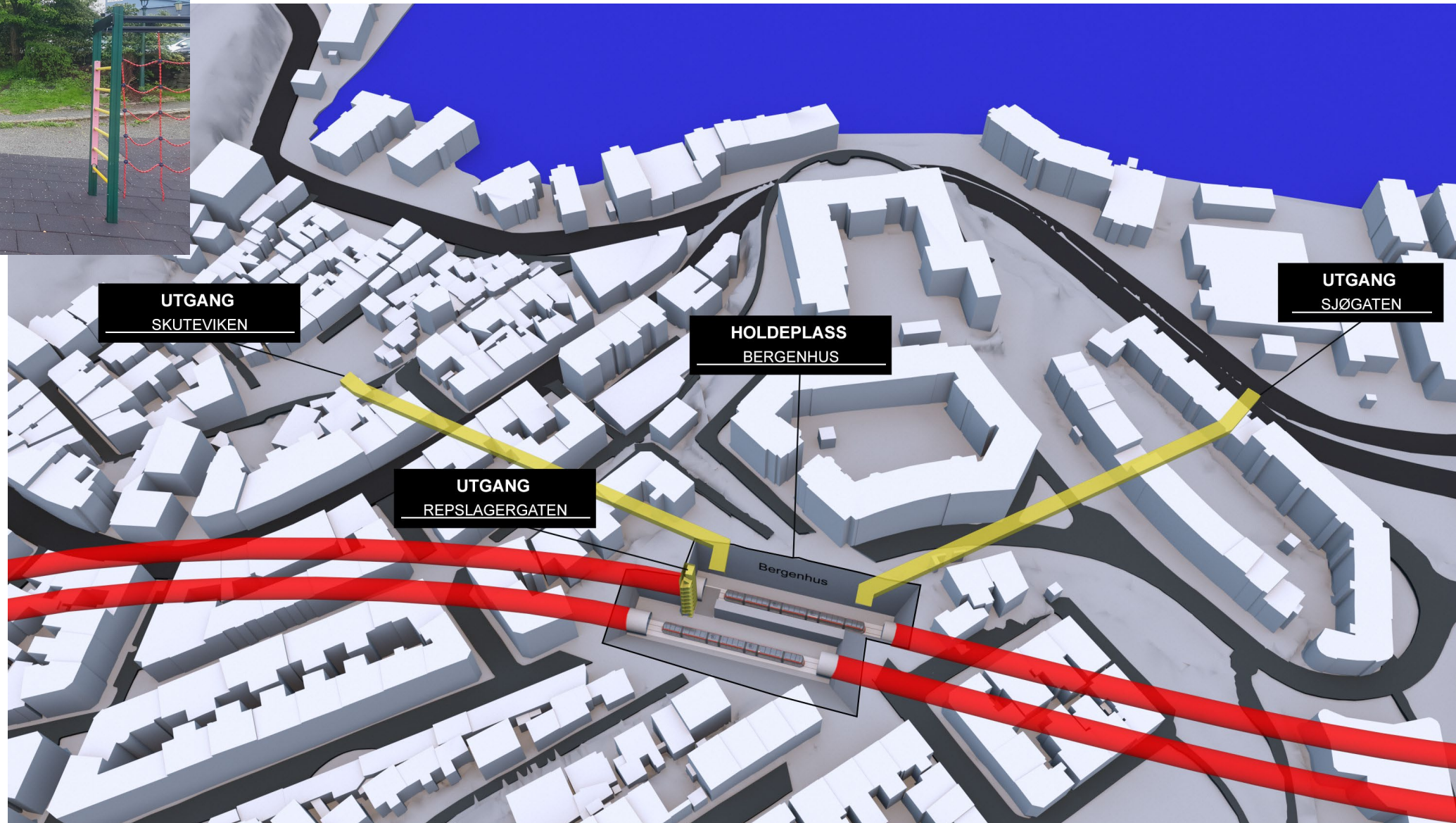
- Øvregaten
- Bergenhus
- Amalie Skrams vei
- Sandviken Sykehus
- Norges Handelshøyskole



Eksempel: Bergenhus holdeplass.



Utgang i Skuteviken



Innhold

Et helhetlig Bybaneforslag for Sentrum og Sandviken.

Sammenligning av sprikende forslag.

Bestilling av «Tunnelutredningen» med ramme på 3 millioner

Videre politisk arbeid. Felles konsekvensutredning

Sammenligningen baseres på ulike forslag

Bybanetunnel

- Åsanebane fra sentrum til Eidsvåg.
- Laksevågbane fra sentrum til Nøstet/Dokken
- Sammenkobling i alle retninger

Dagløsningen

- Åsanebane fra sentrum til Vågsbotn
- Kostnader til sykkelveien er tatt ut
- Forlengelse av Fløyfjellstunnelen er inkludert

Det må lages en sammenligning mellom de ulike forslagene på stekningen fra Puddefjorden til og med Eidsvåg.

Kalkylen for dagløsningen blir korrigert i forhold til teknisk forprosjekt, men totalsummen endres lite.

Sannsynlig ferdigstillelse

Bybanetunnel

- Reguleringsplan og KU 2025
- Oppstart 2026 eller 2027
- Ferdig bane tas i bruk 2034

Dagløsningen

- Forslag bevilgning (SVV 3/10-23):
Tunnel 2033 og bane 2035
- Ny Fløyfjellstunnel til Eidsvåg 2039
- Utbedret FFT-sør 2041
- Arkeologi 2042++++?
- Ferdig bane tas i bruk 2046 eller sannsynligvis senere

Bybanetunnel kan tas i bruk minst 10 år tidligere enn dagløsningen

Kostnader

Bybanetunnel

Sentrum til Eidsvåg	9 993
Sentrum til Nøstet	1 238
Sum	<u>11 230</u>

Dagløsningen

Teknisk forprosjekt 28/3 23 (P85)	24 674	
Minus hovedsykkelrute	- 2 201	
	<u>22 473</u>	
Minus strekning Eidsvåg Vågsbotn	- 5 500	Anslag
	<u>16 973</u>	
Arkeologi	362	
Strekning sentrum - Dokken	2 000	Anslag
Nordnestunnel for biler	3 500	Anslag
Tap næringsdrivende Sentrum - Bryggen	4 300	KWC
Tap næringsdrivende Sentrum Nøstet	1 000	Anslag
	<u>28 135</u>	

Bybanetunnel er mer enn 10 milliarder billigere enn dagløsningen

Innhold

Et helhetlig Bybaneforslag for Sentrum og Sandviken.

Sammenligning av sprikende forslag.

Bestilling av «Tunnelutredningen» med ramme på 3 millioner

Videre politisk arbeid. Felles konsekvensutredning

Tunnelutredningen

- **Klosterhagenerklæringen sier:**

«Tunnelutredningen skal danne beslutningsgrunnlag for et prinsippvedtak om **trasévalg i sentrum**, med mål om fremleggelse for bystyret i 2025»

- **Riktig trasevalg i sentrum**

krever at man også vurderer det som skal skje i vest og nord.

- Dagløsningen over Torget og Bryggen medfører at også linjen til Dokken må gå i dagen.
- Dagløsningens bruk av veigrunn på E39 vil forsinke banen dramatisk både i sentrum og Sandviken

- **Strekning:**

Tunnelutredningen vil være lite meningsfull om den ikke omfatter hele strekningen **fra Puddefjorden til og med Eidsvåg**.

Utredningen blir ikke dyrere ved lenger strekning. Rammen på 3 millioner må kunngjøres i en skandinavisk anbudsinnhenting.

Man kan få mye for pengene.

Konsulentene behøver ikke utrede alternativene, for de er allerede godt beskrevet.

Bare to forslag dekker helheten i sentrum og Sandviken:

- **Dagalternativet supplert med linje i dagen til Dokken.**
- **Bybanetunnel med varianter for påkobling av eksisterende linje**

Oppgaven blir å veie for og imot de to forslagene og gjøre en samfunnsøkonomisk kost/nytte vurdering.

Er det riktig at Bybanetunnel er minst ti år raskere og minst ti milliarder billigere enn dagalternativet?

Temaer som er brakt inn av klagerne på reguleringsplanene for dagløsningen må også tas opp til vurdering.

Bakerst i denne presentasjonen er et notat om organisering og gjennomføring av Tunnelutredningen.

Innhold

Et helhetlig Bybaneforslag for Sentrum og Sandviken.

Sammenligning av sprikende forslag.

Bestilling av «Tunnelutredningen» med ramme på 3 millioner

Videre politisk arbeid. Felles konsekvensutredning

Tunnelutredningen vil bli en viktig del av en felles KU.

- Kommentariatet i avisene og en del andre håper at tunnelutredningen skal havne «i skuffen».
- Dette vil ikke skje dersom den brukes som en del av felles KU for Bybanen
- Byrådet sitter på flere saker som vil bli hjulpet godt i gang med en felles KU for dagløsningen og tunnelløsningen for hele strekingen fra Puddefjorden til og med Eidsvåg.
 - Klagene på delstrekning 1 krever KU
 - Kollektivplan Vest. Sentrumsdelen av «korridor 5» krever KU
 - Bybanen gjennom arealet som dekkes av Dokken Sør-planen krever KU
 - Planinitiativet fra BS2050 krever KU med planprogram og høring.

Etatsdirektøren for plan- og bygningsetaten ønsker ikke en ny samlet KU.

Hvorfor?

Reguleringsplan for tunnel vil ikke forsinke Åsanebanen.

- Reguleringsplanprosessen (oppå bakken) begrenses til små områder ved Komediebakken, ved Marken og i Eidsvåg.
 - Ved utgangene fra de underjordiske holdeplassene trengs det ikke reguleringsendringer eller det vil det være tilstrekkelig med «mindre vesentlige endringer».
 - Likevel ble planinitiativet fra BS2050 forsøkt stoppet av administrasjonen.
 - Dette går inn i et mønster der bybanesakene holdes unna politikerne.
- «Nokon må gå» som det heter i BTs podkast, eller i det minste må noen holdes unna bybanesakene.**
- Dersom tunnelutredningen skulle konkludere med at dagalternativet er best, må strekningen fra Sjømannsmonumentet til Komediebakken detaljreguleres.

Reguleringsplanprosessen kan skje samtidig med KU, men planene kan ikke vedtas før KU-en er godkjent som grunnlag for planene.

Man må bruke den makt man har.

Utviklingsbyråden sitter i Miljøløftet og har vetomakt.

- Flere enn meg gremmet seg da en direktør i fylkeskommunen forsvarte bruk av 20 millioner bompengekroner på et unødvendig kjøp av en rønne i Eidsvåg. Han kalte det «en pølse i slaktetiden».
- Nå forsvinner alle hemninger: Fylkeskommunen vil at bilistene og Staten skal bruke mange milliarder på et helt unyttig prosjekt til Amalie Skrams vei

Nå må galskapen stoppes og pengekrana til dagløsningen skrus igjen!

Hvis det er så om å gjøre å holde Bybanen Utbygging i gang, kan fylkeskommunen bygge banen til Spelhaugen, og de kan prosjektere holdeplassene i Ytre Sandviken og i Eidsvåg slik at de ikke blir liggende i E39.

Hovedbudskap

Bybane på strekningen fra Puddefjorden til og med Eidsvåg med påkobling av eksisterende linje i sentrum kan skje ved dagløsning eller ved tunnel.

- Foreningen Bergen Sentrum 2050 mener at Bybanetunnel er **minst 10 milliarder billigere og minst 10 år raskere** å realisere enn dagløsningen.

Hva vi mener er imidlertid ikke det viktigste.

En uavhengig tunnelutredning vil bekrefte eller avkrefte dette.

KONSEKVENsutredning av Bybanetunnel gjennom Sentrumsområdet.

RAMMEFORUTSETNINGER OG FORSLAG TIL PROSJEKTSKISSE.

FORELØPIG SKISSENOTAT.

1. Bakgrunn.

Bystyreflertallet har i «Klosterhage» platformen programfestet at det skal gjennomføres en utredning av tunnel som alternativ til dagløsningen for bybanen gjennom sentrumsområdet mot Åsane før endelig beslutning om trasevalg vedtas.

Foreliggende notat er en foreløpig skisse for slik utredning og inneholder problemstillinger og forslag til løsninger mht.

- Forutsetninger
- Innhold
- Organisering/valg av konsulent(-er).
- Styring
- Bruk av utredningen.
- Finansiering av arbeidet.

2. Forutsetninger.

Det legges til grunn at utredningsarbeidet skal baseres på følgende forutsetninger:

- Resultatet må skape bred legitimitet i byens befolkning, politisk, faglig og blant de offentlige institusjoner som har faglige og/eller økonomiske/juridiske særinteresser i saken (stat, fylkeskommune og kommune).
- Resultatet må samlet kunne legges til grunn for endelige politiske vedtak når det gjelder trasevalg, tekniske løsninger, nødvendige reguleringsvedtak, og når det gjelder samlet finansiering.
- Arbeidet må ta utgangspunkt i, og tilfredstille de lover og regler som gjelder for forslag til løsninger for, og finansiering av samfunnsmessig infrastruktur av den dimensjon vi her står ovenfor.

3. Innhold.

En konsekvens av de foreslåtte forutsetningene over er at utredningen må konkludere med en helhetlig behandling av spørsmålet om løsning for Bybanen gjennom sentrumsområdet mot Åsane med klargjøring av alle relevante konsekvenser ved de alternativer som vurderes. Dette innebærer at arbeidet også må omfatte videreføring av banen mot vest (Dokken/Laksevåg.

Det anbefales at utredningen omfatter følgende elementer:

- Foreliggende «Dagløsning» (DL) som reguleringsvedtatt av Bergen Bystyre fra/gjennom sentrum til Åsane. Arbeidet baseres på alt offentlig utredningsmateriell i saken. Arbeidet skal i tillegg omfatte en vurdering og evaluering av alle innkomne klager og uttalelser til reguleringsplanene.
- Det foreligger i dag bare to alternativer for en tunnelløsning gjennom sentrum som realistisk kan legges til grunn for utredningsarbeidet uten at dette sprenger alle akseptable tids – og kostnadsrammer:
 - a) Kommunens opprinnelige tunellalternativ, og
 - b) BS 2050`s løsningsforslag oversendt Bergen kommune som forslag til nytt planinitiativ.

Det legges til grunn at alternativ a) over er forkastet av alle relevante parter som uaktuelt. Det anbefales derfor at alternativ b) legges til grunn for utredningsarbeidet.

Det forutsettes at utredningen skal inneholde en kritisk gjennomgang av alle relevante forhold ved de to hovedalternativene. Herunder skal det spesielt identifiseres og kommenteres styrker, svakheter, mangler og usikkerheter ved hvert hovedalternativ. Slike forhold skal identifiseres langs følgende, eventuelt overlappende hovedakser:

- Tekniske løsninger
- Økonomi
- Miljø
- Samfunnskonsekvenser
- Oppstart og gjennomføringstid.
- Eventuelt andre forhold som vurderes som vesentlig.

For begge alternativer skal en videreføring av Bybanen til utbyggingsområdet på Dokken inkluderes. Eventuelle alternativer for videreføring av banen mot byområdene i vest skal ikke inngå.

Arbeidet skal, som hovedgrep, oppsummeres i en sammenstilt liste over «pro et con» for hvert hovedalternativ. Konsulenten avkreves ikke en samlet anbefaling av alternativ, men kan, dersom dette ansees viktig, uttale seg om de antatt viktigste/avgjørende elementene i utredningen.

4. Valg/engasjement av konsulent(-er).

Det overordnede målet om å sikre bred legitimitet til utredningsarbeidet innebærer at institusjoner, personer og konsulenter som har vært tungt involvert i hele eller deler av det

langvarige utredningsarbeidet til nå ikke kan gjennomføre eller delta i den konsekvensutredning som nå skal igangsettes. Eventuelle spørsmål om disses eventuelle habilitet vil være ødeleggende for legitimitetskravet til utredningen . Slik avskjæring av deltakelse i arbeidet gjelder for begge de to alternative løsninger. Slik avskjæring er ikke begrunnet i noen form for mistillit til personer/partner som har deltatt i det tidligere utredningsarbeidet, men er utelukkende begrunnet i hensynet til objektivitet og legitimitet.

Det anbefales derfor at utredningsarbeidet kontraktfestes med ekstern(-e), helt uavhengige konsulent(-er). Konsulenten har fullmakt til avklare eventuelle spørsmål med enhver part som tidligere har deltatt i relevant utredningsarbeid.

Slik konsulentkontrakt må skje i henhold til regelverket om offentlige anskaffelser

Av hensyn til oppdragets størrelse og kompleksitet burde kontrakt, ideelt sett, vært utlyst internasjonalt. Ettersom store deler av bakgrunnsmateriale som skal vurderes foreligger på norsk, anses dette som urealistisk. Det anbefales derfor at oppdraget utlyses på det skandinaviske konsulentmarked. Dette markedet inneholder høyt kompetente konsulenter med erfaring fra denne type prosjekter. Det norske lov- og regelverk som gjelder for sektoren kan medføre en utfordring. Dette kan løses ved at en eventuell ikke-norsk hovedkonsulent knytter til seg en norsk underkonsulent for å ivareta dette området (se under).

Utredningskontrakten bør inngås med en hovedkonsulent. Vedkommende firma kan enten dokumentere å ha all relevant kompetanse i egne rekker, eventuelt ved å engasjere inn ekspertise fra andre på aktuelle områder, for eksempel norsk juss. Slike underkontrakter bør være hovedkonsulents hele og fulle ansvar.

Proessen for engasjement av konsulent bør være:

- Fase 1: Generell invitasjon for prekvalifisering til oppdraget.
- Fase 2: Valg av to, maks tre konsulenter til å gi konkrete anbudstilbud.
- Fase tre: Vag av utførende konsulent.

Til prekvalifisering og hovedoppdrag må det utarbeides anbudsbeskrivelse.

5. Styring av prosjektarbeidet.

Igjen er hensynet til prosjektets legitimitet avgjørende her. Det anbefales at prosjektet styres av et politisk Prosjektstyre. Tre sentrale offentlige institusjoner har direkte interesser i prosjektarbeidet, Bergen kommune, Vestland fylkeskommune og Statens Vegvesen. En mulig modell er at Prosjektsyret settes sammen av :

- To representanter for BK, hvorav en leder Prosjektstyret.
- En representant for VF
- En representant for SV.

Prosjektstyret bør kunne knytte til seg uavhengig ekspertise hvor dette ansees nødvendig for sin styring av konsulentoppdraget.

6. Bruk av utredningsresultatet.

Resultatet av arbeidet må, slik også loven krever, gjøres til gjenstand for en omfattende høringsrunde. I en slik høring må administrasjonene i BK, VF og SV inngå uavhengig av eventuell tidligere tilknytting til prosjektet. Fremgangsmåten for høringen og behandling av høringsrunden kan fastlegges senere.

Som nevnt innledningsvis må det imidlertid ligge fast at utredningsarbeidet med høringsresultatet må tilfredstille kravene til endelig valg av hovedløsning, grunnlag for eventuelle reguleringsendringer, finansieringsplan o tidsplan for oppstart og gjennomføring av anleggsarbeid.

7. Finansiering av prosjektet.

Prosjektet som beskrives her inngår i det langvarige utredningsarbeid som har pågått for en bybaneløsning mellom Bergen sentrum og Åsane. Dette arbeid er i sin helhet finansiert gjennom midler fra Bymiljøløftet.

Prosjektet som er vedtatt av et demokratisk valgt flertall i Bergen Bystyre er en logisk og helhetlig videreføring av tidligere utredningsarbeid for å danne grunnlag for endelige reguleringsplaner innenfor, og i tilknytting til sentrumsområdet. Det synes således helt åpenbart at prosjektarbeidet kan, og skal, finansieres på samme måte som tidligere arbeid, altså fra Bymiljøløftet.

Når Statens Vegvesen tidligere ikke har kunnet gi sin tilslutning til slik finansiering må dette skyldes at det fra kommunens side ikke er fremlagt et helhetlig program for utredningsarbeidet.

Ber gen 14. februar 2024.

Gert A. Gundersen