

Vestland fylkeskommune
v/Fylkesdirektør Rune Haugsdal
-Samferdselsutvalget
-Kulturutvalget

Bryggen i Bergen, 13.10-21

Vedr bybanetrase gjennom Bergen sentrum, om bybanefremføring og tunnel-innslag i Peter Motzfeldtsgate

Bryggens Venner og Stiftelsen Bryggen ber Fylkesdirektøren sørge for at innspill i sakens anledning gjøres kjent for Samferdselsutvalgets medlemmer før behandling av saken. Ettersom Verdensarvverdiene står sentralt i arbeidene etterlyser vi en selvstendig behandling av den fremlagte saken av fylkets Kulturutvalg. Videre legger vi til grunn at Riksantikvarens brev av 6.9-2021 i sin helhet følger saken og fremlegges for utvalgenes medlemmer.

Stiftelsen Bryggen og Bryggen Venner henviser til vedlagte powerpoint – presentasjon utarbeidet av Bergen kommune og Miljøløftet. Se spesielt side nr. 12 og 13 hvor det bl.a. står følgende:

- *Ikke mulig å plassere bybanelinjen slik at Kaigaten 4 kan spares. Banen måtte evt. ligge i en sving ut i Byparken, og inngrep i gangareal og deler av parken.*
- *Holdeplass må ligge på rettlinje og det medfører at den må legges lenger inn i gaten ved det fredede Manufakturhuset. Det gir stor konflikt med vernehensyn.*
- *Den krappe kurven ned i tunnel innebærer en breddeutvidelse av tunnelen og portalområdet, slik at flere bygninger nord i Marken også må rives.*

Videre vises det vedlagte tegning utarbeidet av Tore J. Smidt for Bryggens Venner og Stiftelsen Bryggen. På denne tegningen er det lagt inn Bybanespor med helt nøyaktig kurvatur. Det fremgår her at sporene kan føres frem uten at Kaigaten 4 berøres. Eventuelt må det gjøres en mindre tilpasning av fasaden av hensyn til kjøreledninger m.v. På samme tegning er det lagt inn en stasjon med de samme mål som dagens endestasjon ved Byparken. En sving mot Byparken lar seg enkelt innpasse pga. enklere kurvatur og ingen fysiske hindringer.

Bryggens Venner og Stiftelsen Bryggen har i høst hatt 2 møter med Bybanekontoret i Bergen kommune. Møte nr. 1 ble avholdt 26.08. Fra kommunen deltok bl.a. Solveig Mathisen, Kirsti Arnesen og Eskild Bakke. I møtet ble presentert tegningen som nevnt ovenfor. Det ble avtalt at det skulle holdes et nytt møte etter at kommunen sine konsulenter (Norconsult AS) hadde gjennomgått den.

Møte nr. 2 ble avholdt 17.09 med følgende deltagere: Kirsti Arnesen og Eskild Bakke fra Bergen kommune, Kirsti Arnesen og Eskild Bakke fra Bergen kommune, Even Nygard, samt flere andre fagkonsulenter fra Norconsult, Ole Wilhelm Mortensen og Einar Borgen fra Bybanen utbygging - Vestland fylkeskommune, Bryggens venner og Stiftelsen Bryggen ved Janicke Runshaug Foss, Frode Arnesen, Tore Johan Smidt og Gudrun Mathisen.

Det ble på møtene konkludert med at det faktisk er plass til å føre Bybanen frem med innslag i Peter Motzfeldts gate. Det må gjøres noen tilpasninger bl.a. med skiftespor til Byparken, men dette fullt mulig. Et eventuelt krav / ønske om rommelig hovedstasjon i Bergen Sentrum kan eventuelt løses ved å ta i bruk deler plan 1 i Kaigaten 4. På møtet ble det innrømmet fra planleggerne at teksten på side nr. (se ovenfor) nok var «litt sleivete»

Vi merker oss at forbindelse med fagseminaret med bybaneplanleggerne den 6. oktober har teksten blitt fjernet / moderert, men uten at dette har fått noen som helst konsekvenser for de overordnede konklusjonene, ei heller at de nødvendige forbehold er tatt.

Det som særlig bekymrer Stiftelsen Bryggen og Bryggens Venner er at **det i argumentasjonen for og imot bybane i tunnel er lagt inn en feilaktig premiss som ser ut til å være svært avgjørende for valg av tunnelalternativ**. Med denne feilaktige premissen i bunn er det bl.a. presentert et tunnel-forslag som innebærer omfattende og unødvendig riving av bebyggelse ved Heggebakken. Følgefeilen dette har medført i silingen blir dermed fundamental.

Bybanetrase under bakken

Etter innslaget i Peter Motzfeldts gate har Bryggens Venner/Stiftelsen Bryggen lansert 2 alternative traseer med:

- Sving til høyre og inn i fjellet under Marken. Det har kommet bemerkninger om at dette gir skarpe svinger på sporet.
- Løsmassetunnel under bakken i Nygaten og frem til underjordisk fjellpånugg ved Heggebakken. Når arbeidene er ferdige er Nygaten og Heggebakken intakt og ingen hus må rives ved Heggebakken. Rory Dunlop, NIKU, har bekreftet at det ikke er verneverdige kulturlag under Nygaten.

For begge alternativene foreslår BV/SB at Bybanen dukker under eksisterende jernbanetunnel, svinger nordover og stiger til et nivå høyere enn jernbanetunnelen.

På denne måten kan det bli adkomst fra stasjoner i høyde med Øvregaten og trapper er ikke nødvendig. En slik plassering kan gi mulighet for heisatkomst f. eks opp til Støletorget, og man får dermed en vesentlig bedre publikumsbetjening enn noen andre forslag.

Grunnvannsenkning

Dette har blitt brukt som et viktig argument mot tunnel – løsningen. Imidlertid, traseen som er foreslått av Bryggens Venner og Stiftelsen Bryggen ligger langt fra de viktige kulturminnene og høyere enn dem, slik at lekkasjepotensialet blir mye mindre. I tillegg skal nevnes at en eventuell grunnvannsenkning har pågått i mange tiår gjennom den eksisterende jernbanetunnelen, men uten at det synes å ha påvirket bebyggelse eller kulturminner i vesentlig grad. Effekter for grunnvann og setninger har man derimot fått av spuntveggen som i sin tid ble etablert rundt SAS-hotellet, godt dokumentert i RAs grunnvannsprosjekt. Risikobetraktningene og frykten for skadelig grunnvannsenkning er etter vår mening kraftig overdimensjonert, og det foregår i dag en systematisk grunnvannsovervåkning på Bryggen.

Merkostnader ved tunnelalternativet

Det er presentert foreløpige kalkyler som viser merkostnader ved tunnelalternativet. Vi mener grunnlaget for disse kalkylene er sterkt mangelfulle, hvilket også kommer frem av de mange forbehold som er presentert. Fra andre utbygginger har vi erfaring fra at kostnader med oppgradering av infrastruktur som vann og avløp, eL, fjernvarme etc. ikke medtas i kalkylene / budsjettene for hovedutbyggingen, men må bæres av den enkelte etat. Dette er meget betydelige samfunnsmessige kostnader som må frem i lyset. Ved å legge Bybanen i dagen gjennom Bergen Sentrum tilkommer det derfor store merkostnader som ikke oppstår på samme måte i tunnelalternativet.

Riving av bygg i Øvregaten

På side 24 i ppt-presentasjonen er det vist til bygg i Øvregaten som sannsynlegvis må rives. En slik konklusjon og forståelse stiller vi oss meget undrende til ut fra erfaringer som er gjort i lignende ombyggingsprosjekter. Vi kan bl.a. vise til adkomsten til Klostergasjen som er etablert nedenifra uten å rive bygget. Videre også til undergrunnsstasjoner f. eks. i London hvor innganger lar seg realisere i gateplan.

Vannstand – stigende havnivå

Det foreslås nå å legge skinnene over Bryggen på kote +1,75. Som nevnt tilsvarer dette laveste risikoklasse i retningslinjene fra DSB: Sikkerhetsklasse F1 – benyttes når oversvømmelse har liten konsekvens – også for samfunnsøkonomi. Som eksempler nevnes lagerbygg og garasjer.

Til orientering kan det opplyses at nybygg rundt Damsgårdssundet er bygget med gulv i plan 1 på kote + 2,80. Uansett betraktningmåte mener vi at det ikke er bærekraftig å legge dette hundreårets mest kostbare infrastruktur på et så lavt nivå når man med åpne øyner fra faglig hold innser at havnivåstigningen vil innhente den. Det er ikke utredet hvordan daglig bybanetrafikk skal avvikles ved disse hendelsene, eller andre årsaker til banestans i sentrum. Et notat fra BV/SB om disse spørsmål er tidligere oversendt Bergen kommune, Vestland fylkeskommune, DSB og Riksantikvaren og der vi bl.a. stiller spørsmålet ved om skinner på kote + 1,75 er holdbart juridisk. Til overmål er det i utvidede dagalternativet fremlagt plan om å etablere en spuntvegg ned til berg på Bryggens frontarealer. Dette vil medføre omfattende arkeologiske utgravings- og sikringsarbeider i fredet bygrunn, arbeider som ikke kostnadsberegnet. Heller ikke konsekvensene tiltaket kan få for bevaringsforhold av kulturlagene og bygningsmiljøet på Bryggen kan vi se er utredet på en adekvat måte.

Bybanens hastighet over Bryggen

Gjennom Nesttun har Bybanen en hastighet på 15 km/t. I møtet den 26.08. opplyste Solveig Mathisen at over Bryggen ville Bybanen gå raskere, uten å angi hvor mye. I utredningsarbeidene knyttet til støy er det lagt til grunn en hastighet på 30 km/t. Bybanen har som kjent en lang bremselengde. Bryggens venner og Stiftelsen Bryggen frykter at en raskere Bybane over Bryggen kan medføre større risiko for ulykker og øke barriere-virkningen mot sjøen, som påvist i KUVA. Følgene kan fort bli at sikkerhetshensyn (les: beskyttelsesgjerdje) må prioriteres på et tidspunkt etter eventuell bygging av dagalternativet.

Ulemper i byggetiden

I møtene med kommunen har vi blitt møtt med at arbeidene i Nygaten vil bli omfattende og til ulempe for omgivelsene. Dette er selvsagt riktig, men inngrepene begrenser seg til dette området. Ved å bygge Bybane i dagen fra Byparken, over Torget og utover Bryggefronten vil sentrale deler av Bergen sentrum bli lammet i hele byggetiden. Betydelige mengder infrastruktur må legges om. Byggegrunnen er til dels meget dårlig, og fundamenteringen vil bli krevende – både tidsmessig og teknisk. Vi oppfatter at situasjonen som har vært i Kanalveien de senere år er en god illustrasjon på hva man kan ha i vente ved en dagløsning. At komplekse, tidkrevende og dyre tiltak ved dagløsning forskyver arbeidsprosessene, gir særdeles mange trafikale utfordringer og vil gi naborettslige virkninger er åpenbart. Vi kan heller ikke se at disse forhold reflekteres i de fremlagte kalkyler.

For Stiftelsen Bryggen og Bryggens Venner

Janicke Runshaug Foss

Bernt-Håvard Øyen