

Bergen kommune
v/Byrådsleder
Roger Valhammer

Bryggen i Bergen, 10.11-21

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

Bryggens Venner og Stiftelsen Bryggen ber Byrådsleder sørge for at vedlagte innspill i sakens anledning og våre verdivurderinger (vedlegg: 21-verdivurderingoybnotat2021-26-09.pdf) av trase-forslagene gjøres kjent for Bystyrets medlemmer før behandling av saken. I valget mellom dag- og tunnel-løsning mener vi det ikke er forsvarlig å treffe noe vedtak på basis av det grunnlag som foreligger.

I mandatet for ovennevnte utredning har Byrådet i Bergen kommune eksplisitt forutsatt en «...oppdatering av kunnskapsgrunnlaget for bybanetunnel gjennom Bergen sentrum til samme utredningsnivå som skissefase for dagalternativet.»

Dette er en ekspisitt presisering av de krav som ellers følger av Forvaltningsloven § 17 sine krav til forsvarlig opplysning av forvaltningssaker. Fra første stund er Bryggens Venner og Stiftelsen Bryggen sitt forslag om tunnelinnslag i Peter Motzfeldts gate med en rekke argumenter blitt avvist fra kommunens side, inntil den 17.september hvor det ble erkjent at forslaget likevel fullt ut er realisabel.

Tross dette faktum har Stiftelsens forslag blitt underkommunisert/utelatt i Miljøløftets utredning, hvilket vi mener er i strid med så vel mandatet som ble gitt fra Byrådets side samt kravene til forsvarlig og ryddig opplysning av saker nedfelt i Forvaltningsloven. Dette forhold samt øvrige tema i utredningen som er «asymmetrisk» presentert i tunnel-løsningens disfavør tilsier at en ikke kan tilegne utredningen den objektivitet den så åpenbart skulle hatt.

Ettersom Verdensarvverdiene er anført å skulle stå såpass sentralt i arbeidene etterlyser vi mer enn to foreløpige rapporter fra KUVA-konsulentene, samt uklare fortolkninger fra utbygger som beslutningsgrunnlag i saken. Vi ber om en tilbakemelding om status og fremdrift i arbeidet med buffersone for verdensarvstedet Bryggen, et arbeid som UNESCO og verdensarvkonvensjonen viser til at må være på plass før utbyggingstiltak av denne kaliber iverksettes. Videre legger vi til grunn at Riksantikvarens brev av 6.9-2021 i sin helhet følger saken og fremlegges for bystyrets medlemmer. Vi konstaterer at det foreligger stor risiko for at det blir reist innsigelse til forslag om dagløsning, fra flere hold. Stiftelsen Bryggen og Bryggens Venner forholder seg til at det har vært - og er - politisk konsensus om at Bergen kommune ikke skal iverksette tiltak som på noe vis innebærer risiko for at Bryggen kan miste sin status som verdenskulturminne. Foreløpig KUVA (1 og 2) tilkjennegir høg eller svært høg risiko for at Bryggens fremragende universelle verdier vil kunne bli redusert som en følge av tiltaket. I lys av de prosessrundene som har vært må vi, bl.a. i rollen som største eier av kulturminnet Bryggen, fortløpende vurdere hvorvidt UNESCO-komiteen skal varsles.

Tunnel-innslag i Peter Motzfeldtsgate

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. ligget 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 til vedlagte tegning utarbeidet 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 mv. På samme tegning er det lagt inn en stasjon med de samme mål som dagens endestasjon ved Byparken. Bredden mellom byggene er målt til ca. 13,05 meter, og behovet er 12,0 meter med standard perrongbredde på 3,0 meter. Å øke plattformlengden til 42 meter er fullt mulig, 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 dette møtet ble presentert tegningen som nevnt ovenfor og det ble henvist til våre tilleggsutredninger (1, 2). 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, 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 er plass til å føre Bybanen frem med innslag i Peter Motzfeldts gate, i tråd med gjeldende føringer og prinsipper som bybanen har til bl.a. kurvatur og stasjonsområde. Det må gjøres noen tilpasninger bl.a. med skiftespor til Byparken, men dette er fullt mulig. Et eventuelt krav / ønske om rommelig stasjon i Bergen sentrum kan løses ved å ta i bruk deler av plan 1 i Kaigaten 4. Da blir i så fall resultatet bedre enn dagens endestasjon i Starvhusgaten.

Vi merker oss at i forbindelse med fagseminaret med bybanepanleggerne den 6. oktober har teksten blitt fjernet, men uten at dette har fått konsekvenser for de overordnede konklusjonene, ei heller at de nødvendige forbehold er tatt. Fylkesdirektør Rune Haugsdal og samferdselsdirektør Håkon Rasmussen i Vestland fylke har i brev til Stiftelsen Bryggen den 22.10 repetert tilsvarende ugyldige argumentet om at «... *alternativet medfører for tronge tilhøve for ein haldeplass...*». Stasjonen er med lengdejustering på 1,2m identisk med endestasjonen i Starvhusgaten.

Det som bekymrer Stiftelsen Bryggen og Bryggens Venner er manglende vilje til å korrigere feil, og at **det i argumentasjonen for og imot bybane i tunnel har blitt benyttet feilaktig premisser som ser ut til å være svært avgjørende for valg og utsiling av tunnelalternativ.** Med denne feilaktige premissen i bunn er det bl.a. presentert 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 det ene alternativet ville en komme raskere inn i fjell, men Bergen kommune mente bl.a. at det medførte for skarpe svinger. Bryggens Venner/Stiftelsen Bryggen har samlet seg om «direkte alternativet»:

- Kulvert tunnel under bakken i Nygaten og frem til underjordisk fjellpåhugg ved Heggebakken, totalt 350m. 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 (i motsetning til hva man vil finne i dagalternativet med sine 1350m)

Tunnel ved Telenoranlegget går også 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.

Om risiko for grunnvannssenkning

En relativ grunn plassering av en tunneltrase tett på Øvregaten og Bryggen og med risiko for grunnvannssenkning blir av enkelte benyttet som et viktig argument mot tunnel-løsningen. Stiftelsen Bryggen og Bryggens Venner mener at Miljøloftets foretrukne tunneltrase og dennes innganger/utganger på flere måter er ugunstig, og derfor bør traseen og tiltakene den utløser bearbeides.

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 forhold til risiko bør det nevnes at en eventuell grunnvannssenkning har pågått i mange tiår gjennom den eksisterende jernbanetunnelen, men uten at det synes å ha påvirket bebyggelse eller kulturminner i dens trase i vesentlig grad. Risikobetraktningene og frykten for skadelig grunnvannssenkning knyttet til tunneldriving er etter vår mening kraftig overdimensjonert, og vi etterlyser vurderinger fra uavhengige fagmiljøer i sakens anledning. I tillegg mener vi at det må tas med i betraktning at Riksantikvaren og NIKU i noen år har hatt i drift systematisk grunnvannsovervåkning på Bryggen, slik at kunnskapsstatus og utfordringer knyttet til grunnvannet er adressert. Et hovedproblem i området er ikke tunnel-lekkasjer, men derimot innføringen av en spuntvegg rundt «SAS-hotellet» og følgeskader fra denne.

Avveining av kostnader dagalternativ versus tunnelalternativ

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 forhold som er presentert, bl.a. manglende undersøkelser av grunnforhold. Vi mener at Bryggegruppens tunnelalternativ også på dette punkt imøtekommer fullt ut KUVA's merknader om «forbedringspotensial, ved at det ved få grep kan gjøres betydelig rimeligere. I tirsdagens ekstraordinære møte i UMBY ga Fylkesdirektøren uttrykk for en «smule» bekymring mht. en undergrunnsstasjon ved Sandvikskirken, et område som av COWI i 2017 er definert om område med svært begrenset passasjergrunnlag, ytterligere bestyrket ved at dagens to busslinjer (Mulen og Formanns vei) forutsettes opprettholdt. Hvis målet om forsvarlig økonomisk ressursbruk som fylkeskommunen er opptatt av skal nås, kan kostnaden til +/- 1 milliard strykes, og en har finansiering av Øvregaten stasjon.

Videre mener vi at mange kostnader ved dagalternativet ikke er med i kalkylen, f.eks. verdien av ubebygd gategrunn. En del fundamentering vil måtte gjøres tyngre og dyrere enn forutsatt. Den omtalte rørsputtveggen ser ikke ut til å være inkludert i kalkylen. Fra andre utbygginger har vi erfaring for 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 sannsynligvis må rives. En slik konklusjon og forståelse stiller vi oss meget undrende til ut fra erfaringer som er gjort i lignende ombyggingssjekter. 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. Vi peker på at dette også representerer realisering av et «forbedringspotensial», så vel økonomisk som kulturvern faglig.

Vannstand – stigende havnivå

Det foreslås nå fra Miljøløftet å legge skinnene over Bryggens frontareal på kote +1,75. Som nevnt tilsvarer dette en høyde som ligger lavere enn laveste risikoklasse i retningslinjene fra DSB: Sikkerhetsklasse F1 – benyttes når oversvømmelse har liten konsekvens – også for samfunns-økonomi. 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. Dette for å hensynta risiko for stormflo og oversvømmelse ved fremtidig havnivå, der prognosene tilsier at middelvannstanden vil stige med ca. 30-40 cm de kommende 70 år. Uansett betraktning måter mener vi at det ikke er bærekraftig å legge dette hundreårets mest kostbare infrastruktur på et så lavt nivå når man med åpne øyne fra faglig hold innser at havnivåstigningen vil innhente den. Vi merker oss at bybaneplanleggerne helt har valgt å se bort fra tilgjengelig kunnskapsgrunnlag om varierende setningsforholdene på Bryggens frontareal (2,5-6 mm per år), og som alene medfører at en bane lagt «lett» på kote + 1,75 i 2030 vil ende opp med å ligge på kote + 1,58 til + 1,33 i år 2100. De fremlagte betraktninger fra Miljøløftet om en «lett» bane som ligger konstant på kote + 1,75 og som statistisk behandler risiko og varighet for driftsavbrudd og regularitet må derfor betraktes som direkte misvisende.

Det er ikke utredet hvordan sømløs bybanetraffikk skal avvikles ved disse hendelsene, eller andre årsaker til banestans i sentrum. Et notat fra BV/SB om disse spørsmålene 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 rørsputteveg ned til berg på Bryggens frontarealer. Dette vil medføre omfattende arkeologiske utgravings- og sikringsarbeider i fredet bygrunn, arbeider som ikke er kostnadsberegnet. Heller ikke konsekvensene tiltaket kan få for bevaringsforhold av bygningsmiljøet på Bryggen, bl.a. i forhold til salt-tilførsel til bolverk og lafteskasser, kan vi se er utredet på en adekvat måte. Tiltak med ukjent risiko skal i henhold til ICOMOS retningslinjer for HIA (KUVA) behandles som om tiltaket medfører svært høy risiko.

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. Forutsetninger om hvilken fart som bybanen anvender gjennom travle sentrumsgater er sentralt for å kunne validere reisetidskalkylene. 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: beskyttelsesgjerde) må prioriteres på et tidspunkt etter eventuell bygging av dagalternativet. Krav om beskyttelsesgjerde vil kunne komme

fra Jernbanetilsynet, og kan i så fall ikke ignoreres av Fylkeskommunen som eier. Et slikt tiltak vil vesentlig øke barrierevirkningen av banen for verdensarvstedet Bryggen og utgjør en stor risiko ved dagalternativet etter vår oppfatning. Sekundærvirkninger av slike tiltak inngår ikke i KUVA-analysene.

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 hele Bryggen vil sentrale deler av Bergen sentrum bli lammet i hele byggetiden. Betydelige mengder infrastruktur må legges om. Etter all sannsynlighet vil det gjøres arkeologiske funn som krever utgravning over lengre perioder før selve anleggsarbeidene kan settes i gang. 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 Bergen sentrum har i vente ved en dagløsning. At komplekse tiltak vil kunne ha langvarige og negative virkninger, også naborettslig, er åpenbart. Vi kan heller ikke se at disse forhold reflekteres i de fremlagte kalkyler.

For Bryggens Venner og Stiftelsen Bryggen

Janicke Runshaug Foss/s/

Bernt-Håvard Øyen/s/