



**UMBY Saksnr 361/21A Bybanen fra Bergen til Åsane.**

**Tunnelalternativ Kaigaten Sandviken.**

**Presentasjon / uttalelse fra Bryggens Venner.**

## TEMA

Bygge 800m tunnel med utg.pkt. i Peter Motzfeldts gate i stedet for 1,3km toglinje (LRT) gjennom Bergen sentrum.

Samlet 2900m tunnel lengde Sentrum – Åsane økes til 3700m.

De 800m tunnel utgjør ca. 7% av samlet lengde på strekningen Sentrum – Åsane.

Dette må holdes opp mot Verdensarvstedet Bryggen.

Miljøløftet har konstruert et tunnelalternativ som er

- Konfliktskapende
- Unødig dyrt og tidkrevende å bygge
- Direkte i strid med vernebestemmelsene for Bryggen

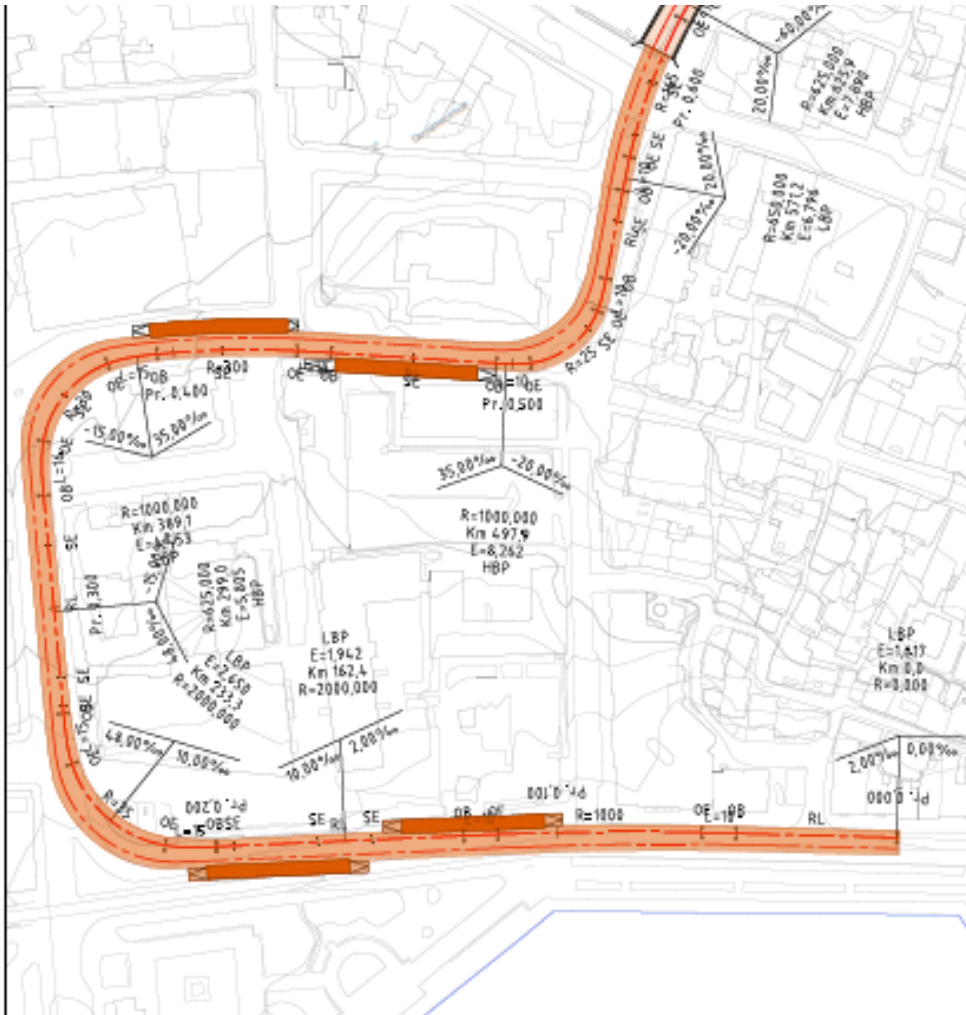


## PETER MOTZFELDT'S GATE - HEGGEBAKKEN

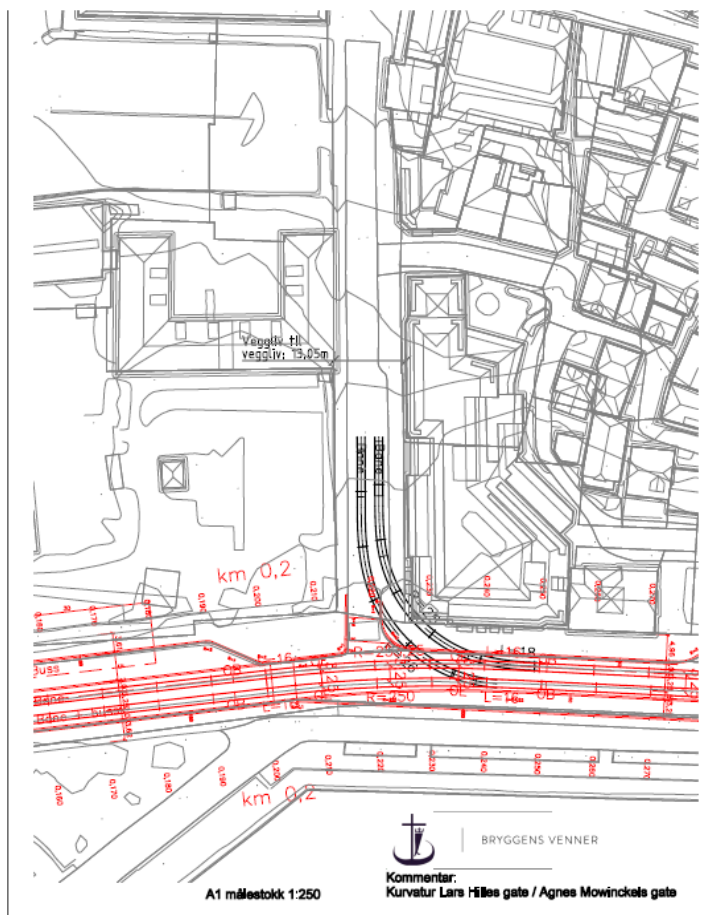
**Miljøløftet** har hevdet at inngang fra Kaigaten via Peter Motzfeldtsgate av flere grunner ikke er mulig og har derfor foreslått en «sightseeing»-rute via det Gamle Rådhus.

Dette med følgende konsekvenser:

- To stasjoner på strekningen
- Berøring av Gamle Brannstasjon samt det Gamle Rådhus
- Rivning av deler av Katedralskolen og annet bygg
- Massive omlegginger av kulverter og ledningsanlegg i grunnen
- Permanent omlegging av trafikksystemet.



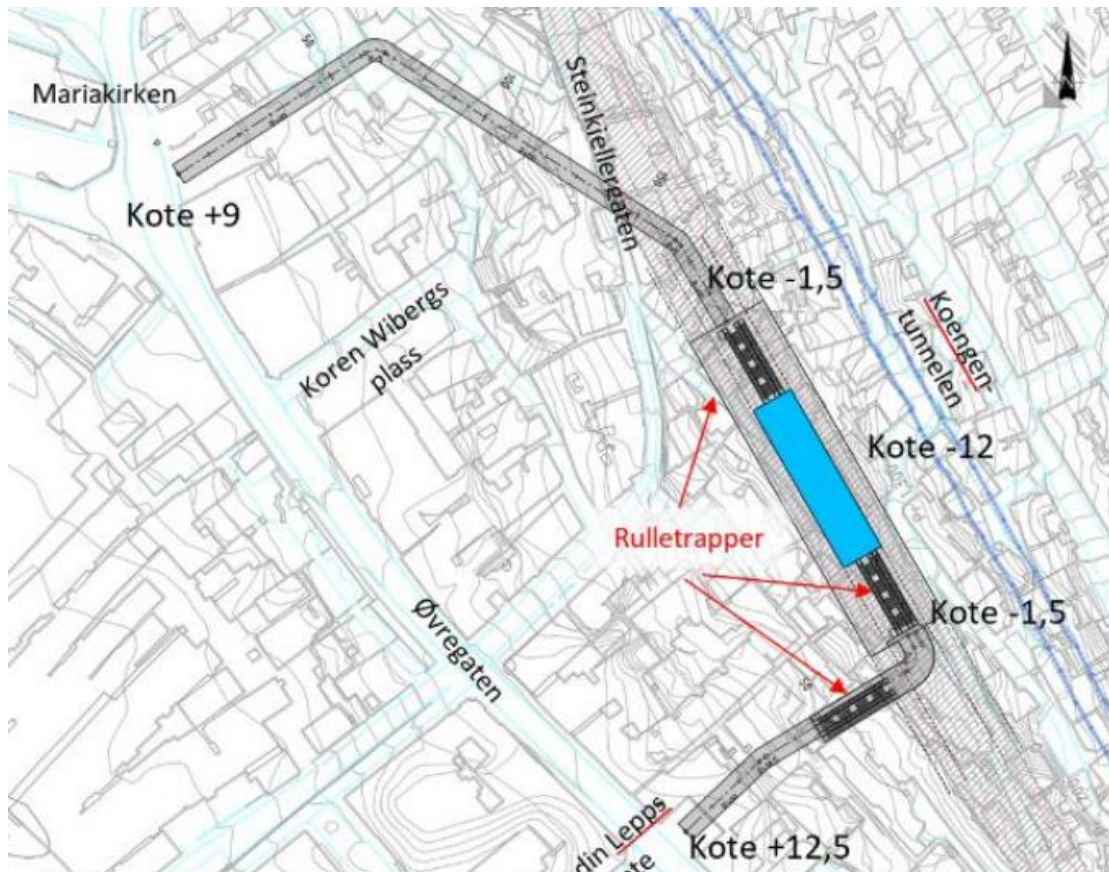




## Bryggen viser til

- At Miljøloftets konsulenter i møte 17.september erkjente at inngangen i Peter Motzfeldts gate er fullt ut realiserbar.
- Dette kan gjøres uten at Sparebankbygget rives og uten konsekvenser for Manufakturhuset. Hvis ønske om enda større plattform kan 1.etg. i Kaigaten 4 nyttes.
- Tunnel/kulvert-inngang midt i Peter Motzfeldts gate og videre i Nygaten gjør at en unngår rivning av del av Katedralskolen, og konflikt med Telenors anlegg i fjell unngås.
- Kulturlagenes mektighet under Nygaten har begrenset tykkelse og innhold og arkeologisk oppfølging av utgraving av det som må fjernes vil være kortvarig og enkel (dette i motsetning til graving 1,3km i dagalternativet gjennom Sentrum, Torget og Bryggen)
- Konflikt med jernbanetunnelen blir også unngått og en viktig konsekvens av Bryggens tunnelalternativ er at konflikten mellom Bybanen og Bane NOR ved Bontelabo forsvinner.

## HEGGEBAKKEN – BIRKEBEINERKVARTALET (TUNNELSTREKNINGEN)



Kostnadene blir formidable sammenholdt med Bryggens løsning.

**Miljøløftet** mener at tunnelen må bygges ned på et nivå under havoverflaten.

- Foreslått stasjon bak Øvregaten er lagt på – kote 12 – altså 12 meter under vannspeilet i Vågen
- Områdene rundt, og grunnen under Bryggen vil få skadegjørende grunnvannssenkning med mindre berget tettes og tunnel og stasjon bygges som en vanntett stasjon som skal tåle fullt vanntrykk.
- Utformingen av stasjonen krever i tillegg at det i 24,5 meter høyde anlegges rampetunneler og sjakt for heis, rulle-trapp og lang tunnel for rømning og tilkomst mot Mariakirken.
- Sambruk / samarbeid om jernbanetunnelen har ikke vært et tema. Bane NOR har ikke vært kontaktet.



**Viktigst av alt:**

**Grunnet tunnelens høyde og plassering over og bak jernbanetunnelen oppstår ikke flere grunnvannsproblemer enn dem dagens jernbanetunnel eventuelt skaper (som er håndterbare.)**

**Bryggen** mener at tunnelen verken kan eller skal gå 12 meter under vannflaten, derimot 18-20 meter over vannet og

- Nærmere jernbanetunnelen enn 25m horisontalt og 10m vertikalt enn Miljøløftets forslag
- Tunnelen kan krysse jernbanetunnelen som illustrasjonen viser
- Stasjon nesten på høyde med og 60m bak Øvregaten – ingen rulletrapper
- Rømningsvei 80m til Fløybanestasjonen
- I tillegg vil kostnadene ved stasjonen og utganger fra denne reduseres betydelig



## ANTALLET STASJONER PÅ STREKNINGEN HEGGEBAKKEN - SANDVIKEN

**Miljøløftet** mener det er nødvendig å plassere 2 stasjoner (hvorav den ene 12m under havoverflaten) for totalt NOK 3 mrd med 600m mellomrom





**Bryggen** mener det er «et knep» å holde Sandvikskirkens stasjon utenfor vurderingen i sammenligning mellom dagalternativet og tunnelalternativet.

Å foreslå to undergrunnsstasjoner med så kort avstand og nærhet til Sentrum kan ikke forankres i en adekvat kost/ nytte vurdering, hvis en slik i det hele tatt er foretatt.

I Bybaneutredning gitt av COWI 06.11.2017 «*Samspill mellom Bybane og bus i Nordkorridoren*» fig. 28 er sirklet inn de områder som grunnet bl.a. topografien ikke faller inn i dekningsområdene for bybanen

Det forhold at linje 10 og 18 (Mulen og Formannsvei) av Miljøløftet er forutsatt opprettholdt reiser spørsmålet om fornuften i etablering av en undergrunnsstasjon til NOK 800mill-1mrd og med ca NOK 250.000 driftskostnader i døgnet. (en 20 minutters gange fra sentrum)



## VERNEBESTEMMELSENE OG BRYGGEN.

**Bryggen** vil sterkt understreke følgende:

- Regjeringen har bestemt at verdensarvstedet Bryggen skal ha et særskilt vern.
- Det betyr at all usikkerhet som ikke er avklart og akseptert skal betraktes som negativ for gjennomføring.
- Dette er ikke en risiko man kan bygge seg fra, og det gjelder også planlegging av dag-alternativet.
- Miljøloftets forslag om rømningsvei 190m med utgang ved Mariakirken er også på denne bakgrunn både tendensiøst og meningsløst.
- Tilsvarende gjelder det plutselige innspill om spuntvegg på 277m i front av Bryggen, et tiltak som verken er saklig begrunnet eller forsvarlig utredet. Hovedproblemet her vil også være forholdet til grunnvannsproblemene.
- Miljøloftets forslag om å legge linjen på kote 1,75 strider klart mot kommunens egen KPA og planens ROS-analyse samt samtlige lov- og forskriftsbestemmelser, statlige planretningslinjer og NTP (Nasjonal Transportplan)

## ØVRIGE FORDELER VED TUNNELALTERNATIVET.

Bryggen vil påpeke

- At tiltaket ikke tar av byens areal eller utseende
- At en unngår «nedstengning» av Sentrum i anleggstiden i flere år, les: Olav Kyrresgate og Kanalveien
- At tiltaket gir minimale forstyrrelser av omgivelsene i drift
- At tiltaket i motsetning til dagalternativet gir minimalt med driftsforstyrrelser
- At tiltaket (Stasjon Øvregaten) legger areal til byen i stasjon som kan brukes til parkering for bysykler / sparkesykler og øvrig servicebehov
- Som BT skriver: Bryggens alternativ er det eneste som kan muliggjøre målet om å gjøre Bryggen fri for trafikk.

## ØVRIGE FORDELER (FORTS...).

- **Peter Motzfeldts gate er nå (til slutt) erkjent som en realisabel inngang til tunnel løsningen og slik denne er beskrevet her, gir løsningen det beste grunnlag for ivaretagelse av kultur-minnene i byens gater og langs Bryggen så vel som forholdet til de påståtte grunnvannsproblemer samt driftsavbrudd som følge av kommende/årlige stormfloer.**



## **FORSLAG:**

**BYSTYRET VEDTAR AT TUNNELALTERNATIVET MED UTGANGSPUNKT I PETER MOTZFELDT'S GATE REGULERINGSMESSIG BEARBEIDES VIDERE FREM TIL TIDSPUNKT FOR UTLEGGING AV ENDELIG PLANFORSLAG TIL OFFENTLIG ETTERSYN.**

**Takk for oppmerksomheten**