

Bryggen, 21.06.23,

Statsforvalteren i Vestland fylke  
Postboks 7310,  
5020 Bergen.

## Klage på reguleringsplanvedtak; Bybane og hoved-sykkelrute Bergen sentrum-Åsane.

Med henvisning til fvl. § 28 påklager herved Stiftelsen Bryggen<sup>1</sup> bystyrets vedtak den 31. mai 2023 i sak 161/23 pkt. 1–4,

- *Delstrekning 1, Kaigaten - Sandbrogaten. PlanID 65800000, detaljreguleringsplan. Saksnr PLAN-2022/20561, samt*
- *Hovedsykkelrute Festningskaien - Sandviksveien. PlanID 65790000, detaljreguleringsplan. Saksnr PLAN-2022/20560*

Stiftelsen Bryggen gjør gjeldende

- at utredningene som ligger til grunn for vedtaket ikke er i samsvar med kravene i fvl. § 17 om sakens fulle opplysning,
- videre at bestemmelsene om utredninger ihht. pbl. §§ 4-1 og 4-2 ikke er etterlevet,
- videre at Bergen kommune som tiltakshaver har forsømt bekjentgjøring av opplysninger av vesentlig betydning for saken og som det må forutsettes at partene har grunnlag og interesse for å uttale seg om eller kjenne til, og som partene etter [§§ 18](#) til [19](#) har rett til å gjøre seg kjent med.

Konsekvensen av disse forhold er følgende:

- At Bystyret ikke er blitt godt nok opplyst eller har fått feilaktig informasjon
- At Stiftelsen Bryggen har blitt avskåret mulighet for kontradiksjon fordi tiltakshaver har unnlatt å legge frem viktige dokumenter/rapporter
- At det er benyttet feil lovanvendelse i flere sentrale deler av reguleringsplanarbeidet

Stiftelsen Bryggen finner med dette bakteppet grunn til å påpeke det vi mener er alvorlige mangler i reguleringsplanprosessen, hvor flere forhold særlig er knyttet til manglende dialog

---

<sup>1</sup> Stiftelsen Bryggen eier 40 av 62 bygninger på Verdenskulturminnet Bryggen. Stiftelsen Bryggen har gått i breisjen for kulturvern-arbeidet på Bryggen siden 1962, og vi er i tillegg til majoritetseier den lokale forvalter av verdensarven. Hva som tillates av nye tiltak på og rundt verdensarven Bryggen er derfor av særlig stor betydning for oss. Stiftelsen Bryggen vil i sterk grad bli berørt av flere de foreslåtte tiltakene som reguleringsplanen omfatter, bybane og hoved-sykkelrute Bergen sentrum - Åsane

overfor eierne av Bryggen på helt sentrale tema. Manglene er av en slik karakter at vi mener grunnlaget for bystyrets vedtak 31.5. 2023 ikke holder en standard som tiltak på og ved et verdenskulturminne fordrer.

Vi berører i denne klagen noen av de forhold vi mener er mest alvorlig:

## **1. Skissering av tiltaket bybane Bergen sentrum - Åsane**

Planene for hele strekket representerer det desidert dyreste by-kollektivprosjekt i landet. Kostnaden ekskl. forlenging av Fløyfjellstunnelen, et riksveiprojekt, utgjør ca. NOK 17 mrd ved P50. Dette tilsier en løpemeterkostnad på rundt NOK 1,3 millioner kroner.

Dekningsgraden i Åsane bydel (flatedekning) med radius 600m utgjør rundt 17%, dvs. ca. 7000 personer av en befolkning på 41 000 mennesker vil ha direkte nytte av banen.

Videre viser sakkyndige rapporter at passasjerdekningen gjennom Sandviken og Eidsvåg er marginal. Passasjergrunnlaget finnes i hovedsak først i «endestasjonen» ved Åsane/Nyborg.

En sammenligning med bybanens «forbilder» Nice og Bordeaux kaster lys over forventet ressursbruk som «Åsaneprojektet» representerer. Også en sammenligning med Stavanger og Trondheim i ressursbruk og effekt med disse byers valg av kollektivløsninger, gir nyttig kunnskap, se (VEDLEGG 1.)

Ovennevnte gir den faktiske ramme rundt bybaneprojektet Sentrum – Åsane.

Totalkostnaden på hele NOK 17 mrd. gjør at en i det minste må forvente en transparent planprosess og som fullt ut etterlever lovens krav til objektivitet og utredningsnivå. Det vi oppfatter som alvorlige mangler gjennomgås i det etterfølgende:

## **2. Reguleringsplanprosessen har ikke vært i samsvar med de standardene norsk lovverk og Verdensarvkonvensjonen stiller opp om medvirkning, involvering og medbestemmelse**

Dette er grunnleggende demokratiske prinsipper som både verdensarvkonvensjonen, med dens «Operational Guidelines» samt vårt norske lovverk skal bidra til å sikre.

Verdensarvforvaltningen skal, i henhold til Riksantikvarens føringer, være eksempel på beste praksis. Stiftelsen Bryggen finner derfor grunn til å henvise til '*Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention*' (OG) der medvirkning og samarbeid med eiere og lokale aktører er knesatt. <https://whc.unesco.org/en/guidelines/> : OG anbefaler at samarbeidet skjer i form av partnerskap basert på åpenhet og etterrettelig beslutningstaking. For at et slikt partnerskap skal være reelt, må statsparten dele beslutningsgrunnlag med eiere og lokale aktører, og delingen må skje i forkant av at beslutninger fattes slik at partnerskapet er reelt. Vi viser til kapittel 39, 40 i OG.

I henhold til kapittel 117 hitsettes:

*“States Parties are responsible for implementing effective management activities for a World Heritage property. States Parties should do so in close collaboration with prop-*

*erty managers, the agency with management authority and other partners, local communities and indigenous peoples, rights-holders and stakeholders in property management, by developing, when appropriate, equitable governance arrangements, collaborative management systems and redress mechanisms.”*

Stiftelsen Bryggen finner bl.a. grunn til å opplyse til Statsforvalteren om at Riksantikvaren gjennom sin tilbaketrekking av innsigelser og herigjennom en partiell, betinget aksept av reguleringsforslagets dagløsning verken har kommunisert eller drøftet dette med Stiftelsen Bryggen eller andre eiere.

Og Stiftelsen Bryggen finner det særlig alvorlig at ikke engang spørsmål rundt bygningsmessig tilstand og status for de bygninger Stiftelsen Bryggen eier og forvalter på Bryggen er blitt tatt opp med oss som største eier. Vi kan heller ikke se at Riksantikvaren og tiltakshaver har berørt ovennevnte spørsmålet i deres oversendte brev om overvåkningsprotokoll til UNESCO.

At kommunen har unnlatt å behandle en lang rekke sentrale spørsmål direkte med eierne av verdenskulturminnet i henhold til norsk lovgivning og UNESCO sine krav – bør i seg selv være tilstrekkelig til å avvise reguleringsplanen.

### 3. Planmyndighetenes manglende oppfølging av UNESCOs Advisory Misson overfor eiere

På oppdrag fra statsparten, initiert av Bergen kommune, gjennomførte representanter for UNESCO en befaring og utarbeidet en rapport om Bryggen, Advisory Mission, 19.-21.sept. 2022. Rapporten ligger tilgjengelig på <https://whc.unesco.org/en/list/59/documents/>

I Advisory Mission er det for forslaget om en dagløsning over Bryggens frontområder fremlagt 9 klare føringer fra UNESCO, for at denne overhodet kan være aktuell – nettopp for å sikre at Bryggens fremragende universelle verdier (OUV) ikke står i fare for å bli redusert som en følge av tiltaket. I forhold til fremlagte reguleringsplan og hvilke kravpunkter som er gjort gjeldende, finner Stiftelsen Bryggen grunn til å minne om premissene som UNESCO stiller opp:

UNESCO krav ved dagløsning	Merknad	Ja	Noe	Nei
Utvidede undersøkelser av kai- og frontområdet	Noen ekstra boreprøver i regi av Norconsult. Ikke fullstendig rapportert. Geotekniske rapporter i regi av Stiftelsen oversendt RA og Bergen kommune er <u>ikke</u> blitt trukket inn.		X	
Utvidede vibrasjonsundersøkelser	Ny vib-rapport foreligger 24.3-23. Bryggens eiere er ikke blitt involvert.	X		
Utvidede vibrasjonsreduserende tiltak må på plass	Ingen nye særskilte tiltak er presentert. Bryggens eiere er ikke blitt involvert.			X

Særskilte tiltak inn mot Finnegården, støy, vibrasjoner	Ingen nye særskilte tiltak er presentert. Hanseatisk museum <sup>2</sup> er ikke involvert.			X
Istandsetting Bryggens bygninger skal være gjennomført	<p>“A national programme to speed up and complete the full structural restoration of the buildings at Bryggen needs to be initiated and funded to ensure that the buildings are structurally resilient before the Bybanen commences construction and operations. Hva koster dette?</p> <p>Ingen involvering, intet møte med eierne om saken er avholdt. Hvem skal finansiere et omfattende tiltak? Vi legger til grunn at tiltakshaver må bekoste utvidet istandsettingsprogram, men intet er opplyst!</p>			X
Ansvarsprotokoll og overvåking	..are linked to any negative monitoring indicators needs to be established and submitted to the World Heritage Centre for approval.. “ Ingen direkte involvering mot eierne. Hva vil tiltaket koste, hvem skal finansiere?		X	
Program for utvidede grunn- og grunnvannsundersøkelser skal foreligge	RA har oversendt et forslag til UNESCO. Eierne er ikke tatt med på råd, ingen forankring. Spørsmål om saken er oversendt RA fra SB. Hva vil tiltaket koste? Vi legger til grunn at tiltakshaver må bekoste overvåking, men kjenner ikke utfallet.		X	
Arkeologiske undersøkelser skal følges opp	NIKU er koblet på i et overvåkningsprogram. Omfang og premisser ikke avklart med UNESCO. Hva vil omfattende arkeologiske undersøkelser koste av tid og ressurser? Hvem skal finansiere? Hvordan påvirkes bygninger og grunn. Eierne er ikke koblet på.		X	
Forlenget Fløyfjellstunnel skal være utført før man starter tiltak på Bryggen	Tiltakshaver forsøker å omgå kravet			X

<sup>2</sup> Pers.medd. Det Hanseatiske Museums direktør, Elisabeth Bjørsvik

Da vedtaket i Bergen bystyre ble gjennomført 31.5-2023 var bare ett av kravpunktene oppfylt (dog uten at eier er koblet inn), for fire kravpunkter var det igangsatt noe arbeid og for fire av kravpunktene kan vi ikke se det er gjort forsøk på å svare ut kravene og eierne er ikke blitt involvert.

Det er Riksantikvaren og KMD som har hovedansvar for å sikre at anbefalingene, råd og krav fra UNESCO etterleves, men det er kommunen som må sikre at tiltakenes konsekvenser og risiker dekkes i sin fulle bredde før vedtak fattes, og at kommunikasjonen overfor eierne holder en forventet standard. Vår oppfatning når det gjelder å følge opp Advisory Mission er at det foreligger en lang rekke uavklarte premisser og spørsmål. Som 1.linjes forvalter og eiere er vi ikke brakt inn i drøftelsene for hvordan disse spørsmålene skal løses. Dette er forhold vi som største eier av verdenskulturminnet mener ikke kan akseptere, herved meddelt Statsforvalteren, og som vi også finner å måtte varsle UNESCO-kommisjonen om i fall vedtaket i fremlagte reguleringsplan skulle bli stående.

Av ovennevnte fremgår at det ikke forelå grunnlag for bystyret til å vedta reguleringsplanen den 31.mai, beslutningsgrunnlaget var på dette tidspunkt langt fra ferdig utredet.

#### **4. Kommunen som ikke hensyntar innspill - men hevder det motsatte**

I revidert reguleringsplanutkast s. 45 (datert 31.3-23) hitsettes:

*«Medvirkning og dialog med Stiftelsen Bryggen, Bryggens Venner og museene er oppsummert underveis og diskutert i ulike fora. Deres innspill har bidratt til løsningene i planforslaget. Det er lagt ned et stort arbeid med å utforme detaljer i planforslaget i tråd med nevnte innspill, inkludert avbøtende tiltak og føringer for prosjekterings- og byggefasen. Innspill fra Stiftelsen Bryggen, Hanseatisk museum, samt ulike aktører som benytter verdensarvområdet til sin formidling, er tatt spesielt hensyn til i planforslaget..»*

Stiftelsen Bryggen stiller seg helt uforstående til fremstillingen og vi reagerer på den beskrivelse som er gitt om dialog. Vi har derfor siden april 2023 derfor bedt om svar på følgende:

- I hvilke spørsmål har det vært «medvirkning og dialog» med Stiftelsen Bryggen, når og hvor?
- Hvilke av våre innspill har «bidratt til løsningene i planforslaget»? Hvilke problem ble konkret løst? Hvilke «detaljer i planforslaget» stammer fra Stiftelsen Bryggen? Her har vi bedt vi om konkretisering og sidehenvisning.
- Hvilke innspill fra Stiftelsen Bryggen er det som er «tatt spesielt hensyn til i planforslaget»? Her har vi bedt om konkretisering og sidehenvisning.

Vi har ikke mottatt skriftlige svar fra kommunen på noen av disse enkle spørsmålene.

#### **5. Tiltakshaver unnlater å svare; frontarealene, eiendomsforhold og servitutter**

Den 19.mars 2020, for mer enn 3 år siden, sendte Stiftelsen Bryggen henvendelse i form av et brev til Byrådsavdelingen i Bergen kommune ved daværende byråd Bakke og bad om en klargjøring av eiendomsspørsmål og hvilke servitutter som er gjeldende for front- og kai-arealet i

forhold til Bryggegårdene og Bryggens eiere. Stiftelsen hadde da på forhånd hatt en epostveksling fra oktober 2019 med kommunens eiendomsseksjon, der spørsmål om eiendomsforhold og servitutter ble tatt opp.

Tre år og tre måneder etter at vi sendte inn brevet har vi fortsatt ikke mottatt noe svar på vår henvendelse, selv etter purringer. Bryggens gårdeiere har i mange hundre år besittet både nedskrevne og hevdvunne retter som har sikret disse uinnskrenket tilkomst fra Bryggegårdene og fram til sine plattinger og til kaikant. Denne tilgangen til Vågen har vært konstituerende for det alt vesentlige av handelsvirksomhet på Bryggen.

At det nå planlegges tiltak som innebærer hel eller delvis rådighetsinnskrenkning og bruksendring, uten at disse grunnleggende spørsmål for et verdenskulturminne er opplyst eller behandlet i sin fulle bredde, finner vi ikke akseptabelt.

Det foreligger også på dette punktet en betydelig mangel eller feil i kommunens utredning som må ha konsekvenser for gyldigheten av vedtaket.

### **Er konsekvensutredningene med en alder på mer enn 10 år fortsatt relevant?**

I hele planprosessen har forholdet til KU2013 vært et sentralt tema; foreligger det en gyldig KU eller ikke og hvis ikke, hvilke konsekvenser får i så fall dette for de senere tilleggsutredninger og vedtak? Reguleringsplanene for Bybanen til Åsane er – slik vi vurderer det, i all hovedsak basert på en mer enn 10 år gammel KU der det var beskrevet en bane gjennom sentrum fra sør til nord, den skulle være eneste linje gjennom sentrum.

Stiftelsen Bryggen mener at bystyret i 2016 opphevet sitt eget vedtak i 2014 om godkjenning av KU2013. Det er videre ikke tvilsomt at kommunens senere henvisning til KU-Forskriften § 6b om unntak for utredningsplikt (på nytt) hviler på en uriktig tolkning av forskriften. Kommunen har imidlertid i mer enn 10 år behandlet KU2013 som «gyldig»; altså innholdet i denne har ligget i bunn for hele prosessen fra 2014 og fremover.

Dette reiser spørsmålet om reguleringsvedtakets gyldighet, også på den grunnlag at noen oppdatering av KU foreligger ikke for Delstrekning 1 sitt vedkommende.

Ihht. kommunens fagnotat av 31.03.23 side 8-9 er det utarbeidet følgende tilleggs utredninger på KU nivå:

- 2021 Bystyret - tilleggsutredning trase ved Griggestemma
- 2021 Bystyret - tilleggsutredning kryssing av E39 i Åsane
- 2023 Bystyret - tilleggsutredning KUVA

Etter stiftelsens syn tilfredsstillende ikke dette arbeidet vilkårene i pbl. § 4-2 samt KU-forskriftens bestemmelser med behovet for en oppdatert KU for hele Delstrekning 1.

### **6. Ingen oppdatert Konsekvensutredning Delstrekning 1, Kaigaten - Sandbrogaten. Planid 65800000**

Som fastslått i pkt. 6 ovenfor foreligger et ingen problematisering av de samfunnsmessige konsekvenser ved 6-8 års anleggsvirksomhet gjennom Bergen sentrum.

Heller ikke foreligger det noen utredning over de langsiktige konsekvenser ved erstatning av dagens trafikkbilde med et trafikkbilde med togsett gjennom byens sentrale gater.

At trafikkbildet vil undergå en forverring i forhold til dagens situasjon er åpenbart.

Alt dette angår Stiftelsen Bryggen som utover å drive langsiktig rehabilitering av den fredete bygningsmasse også er en stor utleie av lokaler til næringsdrivende på Bryggen.

Mao. på samme måte som øvrige næringsdrivende i Bergen sentrum.

Mht. anleggsfasen har næringsdrivende i Sentrum innhentet en analyse over de økonomiske konsekvenser. Denne gir et bilde med et tapspotensial på NOK 4,3 mrd.

En behøver ikke ta stilling til om beløpet er riktig eller feil, for høyt eller for lavt, det er nok å fastslå at de økonomiske konsekvenser blir omfattende.

En oversikt over de samfunnsøkonomiske konsekvenser, både de indirekte og direkte konsekvenser (for bybanen) skulle uten tvil vært utredet.

Nå har en ingen oversikt over disse.

Kravene til forsvarlige utredninger i forvaltningsloven § 17 forsterkes gjennom plan- og bygningsloven Kap.4, herunder § 4-2 med krav til konsekvensutredninger.

Det vises også til Veileder til Konsekvensutredninger kap. 4.1:

*Konsekvensutredningen skal være faktabasert, pålitelig og objektiv, slik at den har legitimitet som grunnlag for videre avveininger og beslutning. Politiske avveininger som er gjort i en beslutningsprosess, er ikke en del av konsekvensutredningen.*

Videre vises det til kap. 6.4:

*Forskriften sier at dersom ansvarlig myndighet også er forslagsstiller, skal de to rollene så langt det er mulig holdes administrativt adskilt. I plansaker kan kommunen være både forslagsstiller og ansvarlig myndighet. Dersom det ikke er mulig å holde rollene administrativt adskilt, gjelder objektivitetskravet like fullt. Det er derfor viktig at kommunen har gode rutiner for å behandle slike saker. Ofte vil det også være hensiktsmessig å bruke uavhengige konsulenter til å utarbeide selve konsekvensutredningen.*

Videre vises det til Veilederens Kap. 4.6 «Alternative løsninger»:

*«KU-forskriften § 19 siste ledd heter det: «Konsekvensutredningen skal også rede-gjøre for de alternativene til utforming, teknologi, lokalisering, omfang og målestokk som forslagsstilleren har vurdert, og en utredning av relevante og realistiske alternativer.»*

Om en skulle legge til grunn KU2013 som «gyldig» er det ikke tvilsomt at denne ikke omfatter konsekvensene av det vedtatte planforslag gjennom Bergen sentrum, og heller ikke foreligger det noen tilleggsutredning som kunne ha «rettet opp» mangelen.

Bystyret har dog vær oppmerksom på de problemer som anleggsfasen vil utløse idet en i bysty-  
revedtaket av 15.12.21 vedtok bl.a.:

*«I tilfeller der tilkomst ikke kan sikres skal næringsdrivende kompenseres for ulempen  
dette medfører.»*

Vedtaket innebærer en erkjennelse av problemene men formuleringene bystyret har valgt inn-  
byr kun til rettslige tvister.

Mangelen på adekvat konsekvensutredning er åpenbar og kan ikke «repareres» uten gjennom  
en opphevelse av planvedtaket for en ny Konsekvensutredning.

## **7. Unnlatt tilleggsregulering og KU-utredning – vendepunkt i Bergen sentrum.**

En vendesløyfe i Bergen sentrum er en umiddelbar konsekvens av bystyrevedtaket 15.12.21  
truffet som ledd i planprosessen for bybanen mellom Bergen sentrum og Åsane. Vendesløyfen  
er derfor en del av dette tiltaket og skulle, slik Vestland fylkeskommune fremsatte krav om,  
vært utredet gjennom en utvidelse av reguleringsområdet.

At denne utvidelse ville utløse krav om konsekvensutredning etter PBL § 4-2 må anses utvil-  
somt. En forandring av dagens sentrumsfunksjoner i området til i realiteten å bli et «stasjons-  
område» er en virkning som bystyret har alene ansvaret for og som av denne grunn skulle vært  
tatt inn i planprosessen.

Denne bevisst gjennomførte unnlattelse, åpenbart for å unngå de reaksjoner og kontroverser  
forslaget ville utløse, er et klart brudd på lovens bestemmelser og en saksbehandlingsfeil man  
etter vårt skjønn ikke kan komme «klar».

Dette er det klareste brudd på bestemmelsene i pbl. Kap. 4 samt gjeldende KU forskrift av 2017.

## **8. Feil lovanvendelse – Tiltaket i strid med TEK17 § 7-2**

Den vedtatte reguleringsplan forutsetter en minste byggehøyde over havet på kote 1,75.  
I fagnotatet side 67 hitsettes følgende:

*«Bybanens trasé plasseres i sikkerhetsklasse F1, siden det ved en oversvømmelse  
ikke vil være fare for liv og helse, eller at infrastrukturen for Bybanen blir ødelagt.  
Fastsettelse av sikkerhetsklassen er gjort etter samråd med Statsforvalterens bered-  
skapsavdeling og kommunens Seksjon for samfunnssikkerhet og beredskap. Det er gjort  
mange avveininger, knyttet til samfunnssikkerhet, samfunnsverdi, økonomi, drift, og  
særlig i forholdet til verdensarven. Basert på disse vurderingene er det kommet frem til  
en kotehøyde for banen på 175 cm (NN2000) langs Bryggen.»*

Kommunen likestiller med dette et samfunnskritisk infrastrukturprosjekt til en kostnad  
NOK >17 milliarder med en garasje eller ubebodd lagerbygg, tiltak som etter § 7-2 henfø-  
res i sikkerhetsklasse F1. «Infrastruktur av stor samfunnsmessig betydning» skal imidler-  
tid henføres under hører sikkerhetsklasse F3.

Mens DSB sine anbefalinger om kotehøyde er min. 194cm for sikkerhetsklasse F1 er  
minste kotehøyde for sikkerhetsklasse F3 på 213cm.



Dette betyr at ikke bare foretar Bergen kommune en feiltolkning av TEK17 kommunen suspenderer hele forskriften ved å legge til grunn en minstehøyde langt utenfor forskriftens anbefalte minstehøyde.

Fra Veileder generell omtale av § 7-2 hitsettes:

*«Når det skal vurderes hvilken sikkerhetsklasse et byggverk skal plasseres i, må de angitte eksemplene i preaksepterte ytelser normalt legges til grunn. For byggverk som ikke er angitt under preaksepterte ytelser, må plasseringen i sikkerhetsklasse vurderes i det enkelte tilfelle ut fra konsekvensene ved oversvømmelse. Dersom byggverket er sammenlignbart med et byggverk angitt under preaksepterte ytelser, må dette inngå i grunnlaget for vurderingen.*

*Sikkerhetskravene i annet ledd kan oppnås enten ved å plassere byggverket utenfor området der sannsynligheten for flom er mindre enn minstekravet i forskriften, eller ved å sikre det mot oversvømmelse, eller ved å dimensjonere og konstruere bygget slik at det tåler belastningene og skader unngås. Der det er praktisk mulig bør en velge det første alternativet, det vil si å plassere byggverket utenfor området som oversvømmes ved flom med det aktuelle gjentaksintervallet.»*

Det er ikke tvil om bakgrunnen for kommunens planvedtak med kotehøyde på 175cm (og foreslått av Vestland fylke); en høyde over dette nivå ville ikke blitt godtatt av Riksantikvaren ut fra føringer om visuelle barriereeffekter.

Kommunen setter TEK17 til side i stedet for å forholde seg til denne ved å plassere tiltaket (traseen) «...utenfor området som oversvømmes ved flom med det aktuelle gjentaksintervallet.»

Og alt dette har skjedd ved det lokale DSB (Statsforvalteren) sin tilråding og godkjenning.

-----

Stiftelsen Bryggen mener dette gjør det nødvendig å se nærmere på Statsforvalterens rolle i saken. I Retningslinjene mht. ivaretagelse av ROS hensynene; «Retningslinjer for Statsforvalterens bruk av motsegn». Av retningslinjene fremgår bl.a. at Statsforvalteren skal avklare hvorvidt det foreligger grunnlag for innsigelse til planforslag herunder om:

*«...1. Vilkåret om risiko- og sårbarhetsanalyse i § 4-3 i plan- og bygningslova er ikke gjennomført for planområdet.*

*2. Konsekvensutgreiinga har ein mangelfull risiko- og sårbarhetsanalyse (sjå punkt 3), og eventuelt mangelful oppfølging av risiko- og sårbarhetsanalysen.»*

Av vedlegget til rundskrivet fremgår bl.a. hvilke temaer som Statsforvalteren bør påse blir undergitt en nærmere vurdering i ROS analysene, herunder «havnivåstigning» og «stormflo».

Men forholdet til «havet» er langt fra det eneste tema som skal inngå i ROS analysen; DSB spesifiserer bl.a. følgende øvrige tema som skal vurderes:

- «øydelegging av kritisk infrastruktur

- sårbare objekt
- terror og sabotasje
- elektromagnetiske felt
- trafikkulykker
- tilgjengelegheit for nødetatane»

Alt dette er faktorer som inngår i klassifiseringen av planer/tiltak ved valg av Fareklasse i TEK17. Videre spesifiserer DSB:

*«Klimatilpassing. Arealplanlegginga må ta omsyn til auka nedbørsmengder, havnivåstiging, vind, flaum og skred. Kommunen er ansvarleg for å vurdere risiko og sårbarheit, og skal bidra til at det berre blir bygt i område som er tilstrekkeleg sikre mot naturfarar. Ny kunnskap ommpotensielle fareområde og følgjer av klima-endingar kan føre til at tomter og område som tidlegare har vore rekna somtrygge for busetnad, ikkje lenger innfrir krava til tryggleik i plan- og bygningslova. Risiko- og sårbarheitsanalysar er ein viktig del av dette arbeidet..»*

Fra en doktoravhandling<sup>3</sup> fra 2022 om «Motsegn» hitsettes følgende vedrørende forholdet mellom statsforvalterens plikt til å påse forsvarlige utredninger i kommunene (KU):

*«Målet med ei konsekvensutgreiing er nettopp at ein skal klarleggje og vurdere konsekvensane av eit tiltak. Om ein har utelate denne utgreiinga vel det være vanskeleg å vite kva informasjon ein har gått glipp av. Særleg dersom planen opnar for tiltak i sårbare område, eller tiltak som kan få negative følger for miljøet, må motsegnorganane derfor i dei fleste tilfelle kunne legge til grunn at manglande utgreiing kan ha fått reelle følger for planen, slik at dei sektororgana» som har ansvar for dei interesseområda som vil bli skadelidande bør fremje motsegn.»*

(vår understrekning)

Statsforvalterens rolle er mao. å sette et kritisk blikk på mangler som kan få negative virkninger for omgivelsene.

-----

Utover det som allerede er nevnt over om «samfunnskritisk infrastruktur» er det nødvendig med følgende suppleringer:

Det følger allerede av begrepet «Samfunnskritisk infrastruktur» (som for så vidt omfatter ikke bare transportsektoren) at det ikke er mulig å «definere» dette kriteriet ut fra ett hensyn alene i en ROS analyse.

Vi finner derfor grunn til å ta med litt om hvordan dette behandles i beslektede saker.

- En kan først se på vegvesenets definisjon av kriteriet:

Statens Vegvesen opererer med konsekvensklasser CC1 til CC3 – en parallell til Sikkerhetsklassene V1 til V3 i Håndbok V200 samt TEK17 § 7-2 Sikkerhetsklasser F1 til F3. I

---

<sup>3</sup> Siv Elen Årskog Vedvik, UiB

konsekvensklasse CC3 inngår veger; Ved vurdering av konsekvensklasse vektlegges det om den fasen som betraktes er midlertidig (anleggsfase) eller permanent. Trafikkmengdene knyttes til veg som kan bli påvirket i den fasen som betraktes. Normalt vil de fleste offentlige vegprosjekter komme inn under konsekvensklasse CC2 eller CC3. Vegprosjekter med en ÅDT>8000 er i håndboken definert som samfunnskritisk infrastruktur og følgelig henført til strengeste sikkerhetsklasse.

- Videre; i transportsektoren inngår «bane» mao. skinnegående transport. Det særegne ved dette transportmiddel er bl.a. begrepet «tett kobling» som belyses nærmere i en NOU fra 2006:6

*«Et tett koblet system innebærer at forstyrrelser ett sted i systemet får umiddelbare konsekvenser for systemet som helhet. Mestring av et tett koblet system krever sentralisert styring. Høy grad av tett kobling tilsier kritikalitet. Eksempler kan hentes fra offentlig transport. Jernbane og lufttrafikk i Norge er avhengig av sentralisert styring i sanntid for effektiv og sikker drift. Busstrafikk kan derimot operere uten en sentralisert styring, eller i hvert fall med langt lavere grad av sentralisert kontroll og styring i sanntid. Bortfall av knutepunkter i tett koblede systemer vil få store konsekvenser for funksjonsdyktigheten tilinfrastrukturen. El-nettet, særlig sentralnettet, er et ytterligere eksempel»*

Som vi ser, et banesystem er betydelig mer utsatt for større konsekvenser ved skade, strømbrudd, flom o.l. sammenlignet med et buss-system som er desentralisert i alle ledd og følgelig også mer fleksibelt. En kan derfor ikke «se bort fra» disse åpenbare fakta og gjennom en «bagatellisering av temaet» «single ut» havstigning og stormflo som eneste kriterium for fastlegging av hvilken fareklasse som skal legges til grunn.

Tilsynet har en plikt til å legge til grunn at infrastrukturen «light rail train» som sådan, med den type risiki denne infrastruktur er utsatt for, skal anes som «infrastruktur av stor samfunnsmessig betydning», jfr. TEK17 § 7-2.

Fra en NOU fra 2010:7 hitsettes:

*«Ein del av infrastrukturen utgjør det som kan kallast kritisk infrastruktur. Dette er nettverk som er grunnlaget for all anna samfunnsverksemd, og som er heilt nødvendige for å dekkje behovet til styresmaktene, næringslivet og befolkninga. Forutan straumforsyningsnett og tele- og datanett gjeld dette òg nett for transport av gods og personar (veg, luft, bane og sjø), vassleidningsnett og avløpsnett. Bortfall på eitt av desse områda vil difor kunne få store konsekvensar»*

Som i foregående kulepunkt fremgår transportmiddelet «bane» eksplisitt som en «kritisk infrastruktur», hvilket bare skulle mangle.

Videre; Bybanen inngår også som del av Norsk Transportplan. I NTP 2022-448 er transportinfrastrukturprosjekt definert som «kritisk samfunnsfunksjon», hvor det bl.a. skrives:

*«Transportsektoren er en sentral del av samfunnssikkerheten i Norge, og transport er definert som både en kritisk samfunnsfunksjon og som en grunnleggende nasjonal funksjon etter ny sikkerhetslov. Både samfunnet og transportsektoren er i rask endring, og sektoren vil derfor stå overfor et komplisert og sammensatt risiko-, trussel- og sårbarhetsbilde i årene som kommer, jf. Kapittel 2.2.4. ....*

Derfor er klimatilpasning et prioritert område i Strategi for samfunnssikkerhet i Transportsektoren. I kapittel 10.2.2 omtales klimatilpasning i arbeidet med drift og vedlikehold.»

Denne summariske gjennomgang viser at det ved valg av hvilken fareklasse i TEK17 § 7-2 en plan eller tiltak skal henføres under nytter det ikke nytter å «sile bort» de vurderings faktorer som «ikke passer».

Dersom en først må definere et infrastrukturprosjekt som et prosjekt av «stor samfunnsmessig betydning» vil dette ha konsekvenser, herunder i hvilken fareklasse prosjektet skal henføres under og med de konsekvenser dette har for plassering i forhold til forventet havnivå i fremtiden.

-----

- Når det gjelder forholdet til havnivåstigning og stormflo tar Bergen kommune ikke bare feil mht. «subsumsjonen»; at et baneprojekt med investeringsramme på rundt NOK 17 mrd. ikke er et prosjekt av «stor samfunnsmessig betydning».

Vi oppfatter at Statsforvalteren i Vestland v/beredskapsavd. tar også feil mht. fakta knyttet til havnivåstigning og hyppigheten av stormflo i fremtiden.

Når Bergen kommune ikke har vært opptatt av andre aspekt ved en LRT bane enn at «jernbaneskinner tåler vann», er det grunn til å se nærmere på hvilke premisser (eller manglende sådanne) Statsforvalteren har lagt til grunn for sine konklusjoner.

Fra det omtalte møtetreferat 20.april hitsettes:

*«Oppdatert datamateriale fra Bergen kommune viser at banetraseen foran Bryggen i mye mindre grad vil flomme over i 2050 og 2070, enn i 2100. I 2050 er det ikke forventet oversvømmelse ved 1000-års hendelse med en høyde på 175 cm. I 2070 er det bare forventet ved 200- og 1000-års hendelse. Problemstillingen vil først melde seg mot slutten av hundreåret, men en vil også da være innenfor kravene i teknisk regelverk og på et akseptabelt nivå mht samfunnssikkerhet.»*

Dette er en påstand uten begrunnelse og må derfor karakteriseres som et rent postulat. Det er tilstrekkelig å vise til kilder som dokumenterer at det ikke forholder seg som Statsforvalteren postulerer. Den 09.08.2021 ble FN's Klimapanel sin sjettede hovedrapport presentert. I ekstraktene fra rapport 10, virkningene for bl.a. Bergen, står bl.a. følgende:

*«Er vi middels flinke til å kutte utslipp fremover, beregner forskerne at vannstanden i Bergen vil stige med rundt 31 centimeter mot slutten av århundret. Men for sikkerhets skyld mener myndighetene vi må ta høyde for mer stigning i Bergen: rundt 71 centimeter. Men det verste med havstigningen er når det blir såkalt stormflo, altså at vannstanden plutselig stiger voldsomt på grunn av blant annet vind og tidevann. Sånne stormfloer kan gjøre skade for flere hundre millioner kroner.»*

*Myndighetene mener vi må ruste oss for at dette, som altså i dag kalles en 200-års stormflo, i fremtiden kan treffe Bergen minst en gang i året.»*

- Fra Kartverket siteres følgende:

*«Stormflo kommer i tillegg Høyest vannstand inntreffer i forbindelse med stormflo. Stormflo oppstår når kombinasjonen av lavtrykk og vind presser store vannmasser inn mot land og dermed hever vannstanden utover det normale. Vannstanden kan i de mest ekstreme tilfellene være flere meter høyere enn middelvann (gjennomsnittet av 19 år med timevise vannstandsobservasjoner for en havn).*

*Ved å gjøre en statistisk analyse av flere tiår med observert vannstand, er det mulig å beregne returnivået for en gitt periode, det vil si det havnivået som i gjennomsnitt vil overstiges én gang i løpet av perioden (for eksempel 200 år). I framtiden vil returnivåene stige tilsvarende middelvanns forventede endring. Dette innebærer at et returnivå som i dag inntreffer én gang hvert 200. år, i framtiden vil inntreffe oftere. For eksempel er det å forvente at havnivået på Vestlandet vil overgå dagens 200. års returnivå 40 ganger i løpet av dette århundret. Det betyr at for å vurdere risiko for oversvømmelse, er det avgjørende at framskrivingene for klimatisk havnivåstigning kombineres med returnivåene for stormflo».*

Kartverket bekrefter den «tendens» som er utledet fra FN's klimapanel Rapport nr. 6; hyppighetene for stormflo er ikke noen «200 års event», det er tale om stormflo som kan påregnes å inntreffe årlig.

- Fra Cicero sin gjennomgang av siste rapport fra FN's klimapanel hitsettes videre følgende:

*«FNs Klimapanel Klimapanelet utelukker ikke at enda mer alvorlige konsekvenser kan oppstå dersom temperaturen stiger ytterligere: Omfattende endring inedbørsmønstre, større økning av havnivået enn antatt og plutselige endringer i havstrømmer.» Det Cicero her griper fatt i er at FN's klimapanel understreker at utviklingen kan bli verre enn de prognoser som følger i Rapport nr. 6 og at økningen i havnivået og at frekvensen av stormflo kan følgelig kan øke drastisk.*

Stiftelsen Bryggen peker på at FN's klimarapport nr. 6 for første gang ikke lenger bygger sine vurderinger bare på «prognoser», men på empirisk tallmateriale vedr endringene i havnivået. Vi snakker m.a.o. om en utvikling verre enn det som følger av rapporten, en utvikling som meget vel kan inntreffe og som vi mener Statsforvalteren må påse blir tatt i betraktning.

- Fra Riksrevisjonens undersøkelse av myndighetenes arbeid med å tilpasse infrastruktur og bebyggelse til et klima i endring hitsettes følgende:

*«Statsrådene merker seg at Riksrevisjonen vurderer at kommunene ikke får tilstrekkelig faglig bistand til å håndtere oppgaver knyttet til havnivåstigning, stormflo og bølgepåvirkning. De viser til at Miljødirektoratet har igangsatt en oppdatering av kunnskapsgrunnlaget for vurdering av havnivåstigning og stormflo i forbindelse med at FN's klimapanel lanserer sin sjette hovedrapport i2021/2022»*

Her bekrefter Riksrevisor at myndighetene ikke er ajour mht. kunnskapsgrunnlaget nedfelt i FN's sjette klimarapport. Dette betyr at nye, oppdaterte føringer vil kommunen måtte hensynta, et forhold som også Statsforvalteren må og skal forhold seg til. En eventuell bybane over Bryggen ligger i enhver sammenheng et godt stykke frem i tid og noe grunnlag for en

statisk tilnærming til regelverket, slik omtalte møtereferrat mellom Statsforvalteren og Bergen kommunen gir budskap om, foreligger ikke.

-----

Av møtereferratet 20.april 2021 fra Bergen kommune kommer det frem at Statsforvalteren vektlegger kommunens ROS analyse fra 2020 i sin begrunnelse for henføring av et av landets største infrastrukturprosjekt under Fareklasse 1 som gjelder for tiltak som garasjer o.l.

For det første konkluderer ROS analysen enighet om at økt risiko for ekstremvær i fremtiden er svært sannsynlig. Mer ekstremvær vil også medføre ekstrem flo-situasjoner. Noen problematisering av havnivåstigning og stormflo finnes imidlertid ikke i nevnte ROS analyse, slik omtalte møtereferrat kan gi inntrykk av.

For det andre rubriserer ROS analysen «Veitransportårer» (H-22) under kapitlet «Kritisk infrastruktur», hvilket setter vurderingen av bybanen som «ikke kritisk infrastruktur» i et underlig lys.

For det tredje; de sakkyndige vurderinger som foreligger rundt havnivåstigning tar høyde for at landmassen i Norge også stiger, mao. det er «netto forverringen» som legges til grunn i det sakkyndige materialet.

Mht. Bryggen er det imidlertid et faktum at Bryggen med kaianlegget i front synker.

Det er ikke mulig å se, verken av referatet fra det omtalte 20.april møte i 2021 eller fra andre dokumenter, at Bergen kommune har problematisert de setninger og skader som setninger fører med seg for Bryggen inkl. bryggefronten. Tiltaket foregår på Bryggen og ikke langs, som Bergen kommune forsøker å gi et inntrykk av. Kommunens ROS analyse er til ingen hjelp mht. behovet for klarlegging av de ulemper og skader som vil følge av denne utvikling og som en plassering av grunnhøyde for Bybanen på kote 1,75 vil forsterke.

Vi ber opplyst om Statsforvalteren har tatt disse fakta i betraktning i sine vurderinger av havnivåstigningen og kommende stormfloer og i tilfelle hvilke tall hun i så fall har lagt til grunn for sine vurderinger. Bergen kommune og Statsforvalteren i Vestland sin bagatellisering av ulempene mene vi er uakseptable, både som følge av at argumentet hviler på et grunnlag som ikke er holdbart (frekvensen av stormflo) og som følge av at en ikke har iaktatt på forsvarlig måte de problemer som driftsstans for bybanen medfører.

-----

Etter gjennomgangen finner vi å måtte oppsummere med at det finnes ikke hjemmel (dekning) for den konklusjon Bergen kommunen og Statsforvalteren i Vestland har truffet om at et av landets største og dyreste infrastrukturprosjekt ikke skal defineres som «infrastruktur av stor samfunnsmessig betydning» slik dette er definert i TEK17.

Vi mener det er nokså enestående at en velger å se bort fra gjeldende byggesaksbestemmelser, som alle andre tiltakshavere i landet må forholde seg til.

Å vise til bygging av flombarrierer til sikring av byen 50-60 år frem i tid som et «kompenserende tiltak» er å gjøre vold på bestemmelsene i TEK17 og de underliggende begrunnelser

for forskriften. Den grunnleggende regel rundt TEK17 på dette punkt er anvendelse av føre-var prinsippet. I saken her skal prinsippet komme til anvendelse ved at tiltaket ikke legges i området som ligger «utenfor området som oversvømmes ved flom med det aktuelle gjentaksintervallet.»

Bybanetiltaket henført under sikkerhetsklasse F3 med krav om minstehøyde over havet på 213cm er ikke gjennomførbart og tunnel er det eneste alternativ som i så fall kommer til anvendelse. Reguleringsvedtaket av 31.mai 2023 hviler på en uriktig fortolkning av TEK17 og er etter dette å anse som ugyldig.

## 9. Feilaktig fremstilling av fakta: Tunnel alternativ valget

Den 15.12.21 traff Bergen bystyre vedtak med 1 stemmes overvekt om å forkaste tunnel-alternativet for videre sluttbehandling av reguleringsplanen gjennom Bergen sentrum.

Til grunn for vedtaket lå en såkalt «sammenligningsrapport» datert 30.09.21 utarbeidet av kommunens konsulenter på bestilling fra Byrådet.

Rapporten konkluderte med følgende kostnader for hhv. dagalternativet og tunnelalternativet:

Tabell 4-38: Sammenligning av investeringskostnader fra ANSLAG

Dagalternativet	Tunnelalternativet
<b>Investeringskostnader</b>	
1,2 mrd. kr (2019)	3,4 mrd. kr (2019)

(i 2019 kr. verdi)

Rapporten er ærlig nok til å beskrive at kostnadsforskjellen på 2,2 mrd. i hovedsak grunnet på to hovedtema:

- en «undersjøisk stasjon» ved Fløybanen – 12 m under havflaten mot KU2013 sin stasjon på kote 0
- rivning av 8 bygg og utgang «på trappen» til Mariakirken mot KU2013 2 bygg og utgang ved Fløybanen.

Kostnadsforskjellen på NOK 2,2 mrd. ble av flere representanter fremhevet som avgjørende for bystyrets vedtak.

Konsekvensutredning for Bybanen Bergen sentrum – Åsane av februar 2013 (KU2013) har Bergen kommune lagt til grunn i hele planprosessen frem til dags dato.

Etter å ha forkastet de fleste trase-alternativene stod KU2013 tilbake med et dagalternativ (Alt. 1Aa) og et tunnelalternativ (Alt. 2Ab) hvor estimert kostnad var hhv. NOK 1,1 mrd og NOK 1,5 mrd.

KU2013 ble kvalitetssikret gjennom en KS1 rapport av 08.april 2014 utført av COWI og TER-RAMAR.

Denne rapporten har ikke kostnadsestimat på de enkelte delstrekninger, men fastslår at kostnaden for hele strekningen med hhv. dag- og tunnelalternativet var noenlunde likt; +/- NOK 8 mrd. Dette utløser flere interessante iakttagelser:

For det første:

KS1 over KU2013 skriver at en ikke har detaljer rundt kostnadsestimat for u-stasjoner, hvor KU2013 har forslag om to; hhv. ved Fløybanen og Krohnengen

På side 26 skriver imidlertid KS1:

*«Referanseprosjekter:*

*Løren stasjon i Oslo er brukt som referanse-prosjekt for de underjordiske stasjonene utenom Christies gate, og prisene i anslag sees som relevante».*

Lørenbanen med strekning på 1,6 km og én u-stasjon var ferdig regulert i desember 2011 og åpnet 4 år og 4 mnd senere, i april 2016, se (VEDLEGG 2)

Som fremgår av (VEDLEGG 2) var kostnaden for Løren u-stasjon NOK 190 mill.

Lørenbanen med en lengde på 1,6km og Alt. 2Ab med en lengde på ca 1,9km) er direkte sammenlignbare.

Tar en bort Krohnengen stasjon med NOK 190 mill. og indeksregulerer (SSB byggekost tunnel) Alt. 2Ab fra 2013 til 2016 er sammenligningsgrunnlaget komplett: Alt. 2AB kommer ut rimeligere enn Lørenbanen pr. løpemeter.

Alternativ	Kost. 2012	Kost 2016	Lengde	Løpometerpris 2016
KU2013 2Ab	NOK 1,5mrd	1 467 101 865	1900	772 159
Lørenbanen		1 330 000 000	1600	831 250

For det andre:

Reguleringsdokumentene viser at det (foreløpig) siste kostnadsanslag for dagalternativet utgjør NOK 2,301 mrd. pr. mars 2023.

Ved indeksregulering av Alt. 2Ab i samsvar med SSB byggekostindeks for tunnel for perioden 2012 (K4) til 2023 (K1) får vi en oppdatert kostnad på NOK 2,22 mrd. (da er Krohnengen stasjon på NOK 190.00 mill. trukket fra – jfr. prisen for Lørenstasjonen).

Dette for å få rett sammenligningsgrunnlag.

Resultat pr. mars 2023:

Dagalternativet	Tunnelalternativet
<b>Investeringskostnader (Miljøløftet)</b>	<b>Justerte kostnader basert på KU2013</b>
<b>2,301 mrd. kr. (mars 2023)</b>	<b>2, 22 mrd. kr. (mars 2023)</b>

(Justert kostnad er egentlig en del lavere da stasjonskostnaden i utgangspunktet skal trekkes fra pr. 2016)

Det en etter dette kan slå fast er følgende:



Selv om KS1 den 8.april 2014 viste til tilnærmet identisk referanseprosjekt til alt. 2Ab har kommunen ikke nevnt dette prosjekt i hele bybaneprosessen siden.

I april 2016 ble Lørenbanen åpnet og regnskapstall tilgjengelige rundt dette tidspunkt. Enten Bergen kommunen forsettlig eller uforsettlig har fortiet informasjon rundt dette referanseprosjekt, og er resultatet det samme; et uriktig faktagrunnlag er tilveiebrakt for bystyret i møtene hhv. den 24.11 og 15.12 2021 hvor Alt. 2Ab ble «kastet ut» fra siste runde i planprosessen.

For det tredje:

Det er et faktum at kommunens konsulenter i sammenligningsrapporten av 30.09.21 estimerer kostnaden med dagalternativet til NOK 1,2 mrd. Justert for byggekostindeks tunnel skulle dette tilsvare NOK 1,39 mrd. pr. mars i år. Men kostnaden har altså steget med nesten 100% frem til mars 2023, eller rundt 70% ut over indeksen.

Dette gir grunn til ettertanke.

Kommunens konsulenter har videre forutsatt at entring av Peter Motzfeldts gate med banen ikke var mulig uten å «entre Byparken». Dette er imidlertid uttrykkelig tilbakevist. Rivning av Sparebankbygget er også hevdet var uunngåelig, hvilket også er blitt tilbakevist av flere. At gjennomføring av Alt. 2Ab er fullt ut mulig, slik kommunens konsulent skrev under på gjennom KU2013, er ikke tvilsomt.

Konklusjonen må bli at det ikke bare foreligger mangler ved Bergen kommune sine utredninger på dette punkt; faktum er ikke presentert med troverdig innhold og ramme.

Stiftelsen Bryggen stiller seg velvillig til å bidra med informasjon til Statsforvalteren om det er ønskelig.

## **10. Oppsummering.**

- Som det fremgår av pkt. 2 – 5 ovenfor er kommunens saksbehandling beheftet med feil i form av kontradiksjonssvikt, feil som ikke bare med en viss sannsynlighet, som er lovens krav, men med stor sannsynlighet har hatt innvirkning på det planvedtak som er truffet i denne saken.
- «Skjevheten» i saksfremstillingen ser vi også når kommunen på den ene side konsekvent fastholder KU2013 som «gjeldende» men foretar ingen tilleggs KU når spørsmålet om en oppdatert sammenligning mellom dag- og tunnel alternativet oppstod. I stedet for en oppdatert tilleggs KU i samsvar med lovens krav, bestilte kommunen fra sin egen faste konsulent en utredning, hvis innhold og konklusjoner er beheftet med mangler med en presentasjon av et fullstendig fordreiet faktum til følge, et faktum som fikk den umiddelbare virkning at bystyret valgte bort tunnelalternativet i siste del av planfasen.
- Det kan faktisk stilles spørsmål om det er en feil i seg selv ved saksbehandlingen at de to alternativ ikke ble ført frem gjennom 1.gangs behandling og offentlig ettersyn.
- Det må anses ubestridt at KU2013 ikke inneholder noen problematisering av de samfunnsmessige konsekvenser en 6-8 år anleggsperiode vil påføre Bergen sentrums «indre liv» og unnlattelse av å utvirke en tilleggs KU for avdekking av disse konsekvenser representerer

en stor mangel i utredningen og følgelig et grovt brudd på kravene i fvl. § 17 og pbl. Kap. 4.

- Vestland fylkeskommunes krav om oppstart av regulering for en vendesløyfe for bybanen i sentrum som følge av bystyrevedtaket om batteridrift langs Bryggen, er rett og slette ignorert. De er ikke tvilsomt at en slik regulering og utredning ville bli kontroversielt, så vel trafikkteknisk som ikke minst økonomisk.
- En avdekking av de negative konsekvenser en slik utredning ville nokså klart ha fått betydning for bystyrets endelige valg av banetrase; gjennom byens sentrumsgater eller gjennom tunnel.
- Kommunens fortolkning av TEK17 § 7-2, med tilslutning fra Statsforvalteren, er feil. Bestemmende for plassering av tiltak i de ulike sikkerhetsklassene 1 til 3 er nedfelt i Veiledning til bestemmelsen:

*3. Sikkerhetsklasse F3 omfatter byggverk for sårbare samfunnsfunksjoner og byggverk der oversvømmelse kan gi stor forurensning på omgivelsene. Byggverk som kan inngå i denne sikkerhetsklassen er*

- *Byggverk for særlig sårbare grupper av befolkningen, for eksempel sykehjem og lignende.*
  - *Byggverk som skal fungere i lokale beredskapssituasjoner, for eksempel sykehus, brannstasjon, politistasjon, sivilforsvarsanlegg og infrastruktur av stor samfunnsmessig betydning. For byggverk som har regional eller nasjonal betydning i beredskapssituasjoner gjelder første ledd.*
  - *Avfallsdeponier der oversvømmelse kan gi forurensningsfare. For deponier som omfattes av storulykkeforskriften gjelder første ledd.*
- Forskriften kan ikke forstås slik at en «på fritt grunnlag» kan definere tiltak nevnt i denne preaksepterte oppstilling ut av sikkerhetsklassen. I så fall har TEK17 Kap. 7 Sikkerhet mot naturpåkjenninger ingen betydning, og det kan ikke være meningen.

Stiftelsen fastholder at kommunens tolkning av TEK17 § 7.2 er feil og derved hele grunnlaget for Reguleringsplanen Delstrekning 1 ugyldig.

Vi mener med dette å ha påvist at Bergen bystyre har fått seg forelagt uriktige fakta og uriktig tolkning av TEK17 så vel som manglende og mangelfulle utredninger/saksbehandlingsfeil som med sannsynlighet har hatt innvirkning på planvedtaket.

Av disse grunner må vedtaket den 31. mai 2023 i sak 161/23 pkt. 1–4 oppheves som ugyldig.

Så får kommunen i stedet «ta en ny runde» og administrere en prosess i samsvar med lov og forskrift.

Med vennlig hilsen

Bernt-Håvard Øyen  
Direktør, Stiftelsen Bryggen