

Holte Consulting AS  
PB. 2610 Solli,

0203 Oslo

Bergen, 12.02.24,  
Ståle Eeg Nielsen  
Org.nr.914 817 188  
stale.eeg@gmail.com  
Tlf. 92261296

**KVALITETSSIKRING (KS2) KOSTNAD- OG STYRINGSRAMME REGULERINGSPLANER (FORPROSJEKT) FOR 7 DELSTREKNINGER MED BYBANE BERGEN SENTRUM – ÅSANE. TILLEGGSSUTTAELSE (2) FRA «BRYGGENGRUPPEN».**

Jeg viser til ekspedisjoner av hhv. 17.12.23 og 15.01.24.

I

Normalt skulle vi kanskje vært ferdige med å «furnere» KS2 granskerne med informasjon om dette prosjektet.

Det kommer imidlertid fortsatt nye innspill i saken, og disse kommer ikke «utenfra», de kommer fra den ansvarlige for prosjektet; Vestland fylkeskommune.

Vi viser til følgende:

II

Vestland fylkeskommune har gjennom Bybanen Utbygging AS iverksatt grunnerverv basert på en reguleringsplan som er langt unna status «rettskraftig». Dette skjer med utgangspunkt i et dokument som nokså klart kan oppfattes som en uriktig oppfatning av lov- og regelverket knyttet til tvangsavståelse av fast eiendom.

Jeg vedlegger kopi av brev datert den 1.ds. til Justisdepartementets Lovavdeling med vedlegg. (VEDLEGG 1).

Uansett svar fra Lovavdelingens på tolkningsspørsmålet som er tatt opp i brevet, er det klart at grunnerverv er satt i gang uten mulighet for ekspropriasjon (reguleringsplanene er ikke rettskraftige). Dette gir grunneierne en unik forhandlingsposisjon hvilket er hyggelig for disse, men som fører til forskjellsbehandling i forhold til andre grunneiere som må tåle avståelse av eiendom til det offentlige, og dem er det mange av.

Isolert sett er nok dette ikke tema for KS2 granskning, men spørsmålet blir om dette er riktig bruk av offentlige midler, hvilket innkrevde bompenger faktisk er.

III

Den 31.05.23 ble planen for bybane Bergen sentrum – Åsane vedtatt av Bergen bystyre. Som nevnt tidligere, består «planen» 7 delplaner.

Én av de 7 er «Områdereguleringsplan Fløyfjelltunnelen – rigg- og anleggsområde - Plan ID 70670000», lokalisert til den såkalte «Saltimporttomten i Sandviken.

Av Bergens Tidende den 2.ds. (VEDLEGG 2) ble leserne gjort kjent med at Vestland fylkeskommune arbeider med en ny lokasjon for uttak av masser fra Fløyfjellet, noen hundre meter øst for «Saltimporttomten».

En illustrasjon over «erstatningsområdet» følger også som (VEDLEGG 3).

Reaksjonene til forslaget som fulgte i BT den 3.ds. (VEDLEGG 4) er selvforklarende.

Tildragelsene her innbyr til følgende kommentarer:

- Planene for «Åsanebanen» (7 delplaner) ble som nevnt vedtatt for 8 mnd. siden.

Det viser seg nå at grunnlaget for disse vedtak ikke har vært tilstrekkelig utredet og kvalitetssikret.

Kanskje den viktigste av delplanene; rigg- og anleggsområdet som er en kapital forutsetning for realisering av de øvrige planer, har vist seg å støte på for mange problemer.

Erstatningen søkes løst ved en endret lokalisering et par hundre meter lenger øst, midt i et veikryss mellom E39 med tunnelinnslag og RV 577 gjennom Sandviken inn til sentrum.

Forslaget kan ikke være gjennomtenkt. Etablering av et rigg- og et massebehandlingsområde i krysset mellom eksisterende E39 og RV 577 og i samme område etablering av en stasjon for transportbytte buss/bane, hvor det til overmål er forutsatt etablering av et endestopp for bybanen, er et så komplekst prosjekt at det mest sannsynlig vil utløse krav om konsekvensutredning.

Hvis forslaget i det hele tatt er teknisk mulig.

- Dessuten er det utelukket at dette rigg- og anleggsområdet kan realiseres uten gjennom en reguleringsprosess, jfr. PBL § 12-1 tredje ledd. Det er tale om å erstatte én reguleringsplan med en ny plan. Dessuten er det nødvendig med grunnverv som igjen forutsetter hjemmel i reguleringsplan.

Og så er det slik at det p.t. ikke foreligger noe politisk flertall i kommunen for å starte opp en reguleringsprosess med et rigg- og anleggsområde. Fylkeskommunen vil å så fall måtte søke staten om å utarbeide en statlig reguleringsplan, jfr. PBL § 6-4.

I tillegg kan nevnes at kommunen har hjemmel i PBL § 13-1 til å vedta midlertidig bygge- og delingsforbud, et vedtak som også vil være bindende hvor tiltakshaver er fylkeskommunen. Et slikt forbud har 4 års varighet og vil gi kommunen det nødvendige handlingsrom for iverksetting av mulige endringsplaner.

- Den 26.januar skriver BT at kostnadene med bybanen øker med NOK 2 mrd. Den 2.februar (VEDLEGG 2) refererer avisen til fylkeskommunen som sier at kostnaden for første byggetrinn fra Kaigaten til og med Amalie Skrams vei nå er estimert til NOK 5,5 – 6,5 mrd.

Hva er det som foregår?

I tunnelutredningen av 30.september 2021 (side 99-100) slo Bergen kommune fast at strekningen fra Kaigaten til Sandvikskirken (hvorav 650m i tunnel) ville koste **NOK 1,2 mrd.**

I løpet av 18 mnd. – frem til reguleringsvedtaket 31.mai 2023, ble dette beløpet **økt med NOK 1,1 mrd.** til **NOK 2,301 mrd.**

Dette tallet var dessuten uriktig, kommunen hadde ikke inkludert Riksantikvarens foreløpige kostnader ifm. arkeologiske utgravinger på NOK 362 mill.

Den faktisk estimerte kostnad Kaigaten – Sandvikskirken pr. reguleringsvedtaket i 31.mai 2023 var altså **NOK 2,663 mrd.**

Nå, et godt halvår senere, spekulerer fylkeskommunen over en løsning hvor bybanen skal bygges til Amalie Skrams vei og stoppe der inntil videre. Dette innebærer bygging av en

U-stasjon ved Sandvikskirken samt ca. 1000m i tunnel til foreløpig endestopp. Hva blir kostnaden for denne strekning?

Kommunens egne kostnadstall for tunnel finner vi i tunnelutredningen side 99-10 (VEDLEGG 5). Kostnad for Sandvikskirken U-stasjon settes til NOK 190.mill. pr. 2016 (ref. Løren stasjon i 2016). Se også (VEDLEGG 5A)<sup>1</sup> Tallene justeres ihht. SSB indeks tunnel frem til 4.kvartal 2023. Summen for strekningen Sandvikskirken – Amalie Skrams vei blir etter dette NOK **474 mill.** jfr. regneark (VEDLEGG 6).<sup>2</sup>

Trekker vi dette beløpet fra fylkeskommunens siste (median) estimat på NOK 6 mrd. for hele strekningen Kaigaten – Amalie Skrams, vei blir kostnaden for Kaigaten – Sandvikskirken (dagalternativet) **NOK 5,53 mrd.** (se (vedlegg 6).

Dette betyr en **kostnadsøkning på rundt NOK 2,86 mrd.** i forhold til beløpet på NOK 2,663 mrd. som forelå for 8 mnd. siden.

Ser vi på økningen fra 30.sept. 2021 til i dag (SSB K4 2023) er økningen for dagalternativet i nominell verdi rundt **NOK 4,3 mrd.** og dette er i løpet av knapt 2 ½ år.

Forutsatt at avisens referat av fylkeskommunens talloppgaver er riktige, må ovennevnte tall også være riktige. En kan gjerne «flytte» på merkostnadene til den ene eller andre strekning, men summene forblir konstante.

#### IV

Vi finner grunn til å trekke frem noen sider til ved denne prosessen.

- Et grunnleggende trekk ved og forutsetninger for en vellykket overføring av transport fra bilbruk til offentlige kollektivløsninger finner vi i Transportøkonomisk Institutt (TØI Rapport 1712/2019 side 2):

*«Et godt kollektivtilbud kjennetegnes av kort reisetid, få bytter og høy frekvens på avgangene».*

I TØI Rapport 1860/2021 med gjennomgang av flere transportløsninger landet rundt konkluderes det med at direkte ruter (og derved tidsbesparelser) også er en forutsetning for vellykkete kollektivløsninger.

- Fagnotatet datert 07.05.2014<sup>3</sup> knyttet til bystyresak den 17.06.14 om KU2013 er også inne på dette tema:

*«**Tunnelalternativet 2B gjennom Sandviken bidrar til kortere kjøretid for de reisende mellom Åsane og sentrum.** Alternativet betjener imidlertid ikke Sandviken i særlig grad, og målsettingen om en synlig og integrert bybane blir ikke oppnådd. Dersom dagløsning og/eller en trafikkomlegging velges for sentrum, vil Sandviken med alt. 2B (tunnel) få ulemper med økt trafikk men ikke få de fordelene som Bybanen i dagen gir for området.»*

Betraktningene bygger på en Fagrapport<sup>4</sup> (VEDLEGG 7) fra fagetaten i samme sak hvor ulike traseer gjennomgås. Denne viser forskjell i tidsbruk Sentrum – Vågsbotn og konkluderer på side 6:

#### **2Ab via P.Motzfeldt + 2B +2C**

*Tunnelløsning fra Peter Motzfeldts gate til NHH og videre til Eidsvåg, derfra mest mulig direkte linje via Tertneskrysset til Åsane terminal, gjennom Åsane sentrum og videre til Nyborg og Vågsbotn.*

<sup>1</sup> Løren stasjon ble ferdigstilt 2016, 24m dybde – pris NOK 190 mill.

<sup>2</sup> Det er uklart hvor lang tunnelstrekningen blir, men med mindre tunnel blir det mer grunnerverv/innløsning av boliger. Vi har imidlertid «tatt godt i» med et lengdeestimat på 1000m. Et avvik på 20% opp eller ned har imidlertid ingen betydning for budskapet; en eksorbitant økning av investeringskostnaden for dagalternativet.

<sup>3</sup> Fagnotat 07.05.2014 side 47

<sup>4</sup> Fagrapport 14.01.14

*Alternativet har 12 holdeplasser og har kortest kjøretid*

## V

I vårt notat av 17.12.23 side 26 – vises det bl.a. til «*Tilleggsutredning 2 (T2) Bybane over Bryggen eller i tunnel – Noen samfunnsøkonomiske betraktninger (august 2019)*» side 19 ff. I denne utredning gjennomgås regnstykket som er relevant for beregning av tidsverdier ved reduksjon av arbeidsreise tider. Innspart reisetid ble i notatet estimert til 4,5 min. hver vei Sentrum – Vågsbotn.

Verdien av redusert reisetid inngår i alle kalkulasjoner ved valg av transportløsninger. Tidsverdien pr.time er av TØI i 2019 lagt til grunn utgjør NOK 85.-.

Med utgangspunkt i ovennevnte samt TØI Rapport 1712/2019 side 14 og med henvisning til (T2) har vi gjort følgende oppstilling i vedlagte regneark (VEDLEGG 8).

Med Miljøloftets forutsetning om 60.000 passasjerer daglig med Åsanebanen og rapport (T2) er det lagt til grunn et tall på 50.000 daglig reisende til/fra Bergen sentrum – Åsane. **Årlig besparelse blir etter dette NOK 60,56 mill.**

Dette blir resultatet med en neddiskontert verdi 2031 – 2023. Denne reflekterer imidlertid ikke en årlig justering av NOK 85.- som gjerne settes lik justering i samsvar med prosentvekst i BNP. Lagt en slik forutsetning til grunn ville årlig innsparingsverdi bli større.

- Den i 2014 omtalte traseløsning jfr. foregående kulepunkt, fremgår av utarbeidet kart over flere sider jfr. (VEDLEGG 9)

Det spesielle ved dette alternativet er at løsningen langt på vei er identisk med forslaget som BS2050 på helt selvstendig grunnlag har presentert, men som har bedre stasjonsløsninger gjennom Sandviken enn kommunens forslag fra 2014.

Løsningen viser en sammenhengende tunneltrase fra Eidsvåg til Peter Motzfeldts gate, med stasjonsutganger i Ytre og Indre Sandviken samt Øvregaten og som har minst like god dekningsgrad som kommunens dagalternativ.

Det skal for øvrig gjentas til det kjedsommelige; alle traseløsninger gjennom Sandviken, inklusive den vedtatte, erkjenner at grunnet topografien med bratt terreng på strekningen er flatedekningen begrenset og følgelig er opprettholdelse av tilnærmet alle busslinjer nødvendig.

- Gjennom våre innspill til Holte Consulting AS mener vi å ha dokumentert at en tunnelløsning er det kvalifisert beste alternativ.
  - Løsningen gir den desidert korteste reisetid, en viktig premisse for et vellykket kollektivtilbud og som ikke minst gir en samfunnsøkonomisk gevinst som dagløsningen ikke kan måle seg med
  - Vi har dokumentert at flatedekningen er minst like god som det foreliggende prosjekt og ikke minst;
  - En tunnelløsning representerer det desidert billigste alternativ. Risikoen for voldsomme økninger i anleggsomkostningene ved bryte seg gjennom byens sentrum med en 7-8 års anleggsperiode er så påtrengende at dette alene må føre til at prosjektet må startes på nytt med en fornyet vurdering av en tunnel løsning.

Videre vil tapet for de næringsdrivende i Bergen sentrum ikke bare være en hypotetisk betraktning jfr. vårt notat av 17.12.23 kap. 7.5 hvor KWC har beregnet tapet til NOK 4,33 mrd. Eksakt størrelse på tapet, opp eller ned, kan diskuteres men alvoret synliggjøres til fulle.

- Paradokset er at en tunnelloøsning som fagetaten selv har utredet, vil eliminere alle disse konsekvenser, til en billigere pris og uten øvrig belastning for Bergen sentrum.
- Det er jo nettopp dette Bergen kommune tar sikte på å få bekreftet, av kompetent ekspertise og uavhengig tidligere tilknytninger til bybaneprosessene.

Det er et faktum at de partier som utgjør det parlamentariske flertall i Bergen bystyre gjennom valget i fjor høst synliggjør det representative uttrykk for folkets syn på bybanespørsmålet om at en trase gjennom Bergen sentrum er uakseptabelt.

Det samme flertall er på fornuftig vis underveis mot målet som var lovet før valget; å få utvirket en utredning med uavhengig kompetanse som avklarer og eventuelt bekrefter riktigheten av den i dag helt klare formodning; at en tunnel løsning i alle henseende vil være den beste og minst kostbare løsning for Bergen.

Den normale tilnærming til denne realitet ville vært at Vestland fylkeskommune som tiltakshaver stilte sitt arbeid i bero inntil en slik avklaring foreligger.

Ut fra et demokratisk synspunkt er det derfor problematisk at Vestland fylkeskommune ikke aksepterer denne realitet, men tvert imot ut fra taktiske vurderinger søker å underminere bystyrets vilje.

De siste dagers utspill fra Vestland fylkeskommune bekrefter at en heller ikke er interessert i de måloppnåelser som Transportøkonomisk Institutt trekker opp i sine rapporter, måloppnåelser nødvendig for å nå vellykkede resultat for kollektivpolitikken.

Sagt på en annen måte; fylkeskommunen er mindre opptatt av folket i Åsane sitt behov for raske og fungible kollektivtilbud til fordel for et (uforståelig) ønske om at en bane «skal være et synlig element i bybildet»

## VI

Vi antar at Holte Consulting AS må stille seg spørsmålet om en i det hele tatt kan gjennomføre en KS2 utredning over dette prosjektet. En er nå temmelig langt unna et ferdig forprosjekt.

Så vel på plansiden som økonomisiden beveger hele prosjektet seg på sterkt gyngende grunn.

De siste dagers tildragelser med «ad hoc» løsninger som verken er utredet eller økonomisk kvantifisert, underbygger denne oppfatning.

Og dette kommer i tillegg til den sum av uavklarte spørsmål som er tatt opp i notatet av 17.12 2023.

En befinner seg «helt i det blå»; ingen kan med rimelig grad av sikkerhet fastslå hvilken retning den videre planprosess vil ta.

At hele prosjektet planmessig «gynger» har en direkte konsekvens for kostnadsutviklingen som så langt ikke kan sies å være forutsigbar. De siste dagers tildragelser viser dette.

Vi kan derfor ikke se at Rundskriv R-108/23 på det nåværende tidspunkt åpner opp for evaluering av dette prosjektet.

Bergen, den 12.02.24,

Ståle Eeg Nielsen (sign.)

På vegne av Bryggengruppen  
Nedsatt av Bryggens Venner og Stiftelsen Bryggen

Kopi: Vestland fylkeskommune  
Bergen kommune

ii Hovedformålet til Bryggens Venner og Stiftelsen Bryggen er å ta vare på Bryggen. Organisasjonene mener en dagløsning med en bybane lagt tvers over Bryggens frontområde ikke er forenlig med god beskyttelse og utvikling av verdenskulturminnet. De to organisasjonene har mer enn 10 år kjempet med kulturvernfarende argumenter for å unngå dagløsning med bybane gjennom Bergens historiske sentrum og over Bryggen.

De to organisasjonene har imidlertid sett seg nødt til å synliggjøre og utrede tunnelalternativer til en dagløsning. Bryggensgruppens tidligere utredninger og viktige dokumenter finnes via linken <https://bryggensvenner.no/hvitbok/>

Under Hvitboken ligger link til

Tilleggsutredning 1 – (T1) Bybane i tunnel gjennom sentrum (mai 2019),

Tilleggsutredning 2 (T2) Bybane over Bryggen eller i tunnel – Noen samfunnsøkonomiske betraktninger (august 2019) og

Tilleggsutredning 3 (T3) – Skisser og vurderinger med innslag i Peter Motzfeldts gate (september 2020)

iii Bryggengruppen har i eget notat verdivurdert de tre alternativene opp mot hverandre. [21-verdivurderingeroybnotat2021-26-09.pdf \(bryggensvenner.no\)](#)