



Miljøløftet

NOTAT

Til: Styringsgruppa for bypakke Bergen
Fra: Vestland fylkeskommune og Bergen kommune
Kopi:

Saksbehandler/telefon:
Torill Klinker / Roald Aandahl
Vår dato: 10.02.2025

Behov for bompengar til prosjektering og ny regulering av Bybanen BT 5 for perioden 2025-2027

Bakgrunn

Fylkestinget og Bystyret vedtok 2. oktober 2024 ei kompromissløyising knytt til vidareføring av Bybanen til Åsane. Bergen kommune skal med basis i kompromissløyisinga snarast mogleg starte reguleringsarbeidet for strekninga Kaigaten – Sandviken for å sikre godkjenning av reguleringsplanen i fyrstninga av 2027. Dei andre reguleringsplanane som er vedtekne for bygging av bybane til Åsane blir uendra, noko som gjer det mogleg å starte prosjektering og grunnnerverv på denne delen av strekninga. For å kunne starte dette arbeidet ber partane no om å nytta bompengar basert på Prop 11 S (2017-2018) til reguleringsplan, prosjektering og grunnnerverv i perioden 2025-2027*.

Lokalpolitiske vedtak

Fylkestinget fatta den 2. oktober 2024 fylgjande vedtak:

1) Vestland fylkeskommune tilrår at tunnelalternativ 2C1 frå tunnelutgreiinga i 2021 blir lagt til grunn for vidare planlegging, men med krav om nødvendige justeringar for å redusera utfordringar knytt til kulturminne, grunnvatn og kostnader. Følgjande føresetnader blir lagde til grunn for eit kompromiss mellom Bergen kommune og Vestland fylkeskommune:

a) Fylkestinget slår fast at bybanen til Åsane skal byggjast uansett, også dersom det viser seg at tunnelalternativet ikkje er kan gjennomførast anten av praktiske, tekniske, eller økonomiske grunnar.

b) Gjeldande reguleringsplanar skal haldast ved lag inntil det ligg føre gyldig reguleringsplan og statleg investeringsavgjerd for eit tunnelalternativ. Gjenståande klagebehandling i Bergen kommune blir gjennomført så snart som mogleg.

* I tråd med prop. 11S (2017-2018) har det tidlegare vore nytta bompengar til arbeidet med reguleringsplan, prosjektering og grunnnerverv. Samla har Bergen nytta 285 mill. til reguleringsplanarbeidet, og fylkeskommunen har nytta 280 mill. til prosjektering og grunnnerverv.

c) Bybanen skal følgja trasé i samsvar med reguleringsplanar vedteke i Bergen Bystyre den 31.5.23 og 27.9.23, men justert ved at strekninga Kaigaten – Christiesgate – Allehelgens gate – Nygaten - tunnelalternativ 2C1- Sjøgaten - Sandviksveien til Vågsbotn blir regulert. Det skal vera haldeplass og vendespor i sentrum og eit underjordisk stopp i området rundt Sverresborg som skal betena Sandviken og Fjellsiden.

d) Skulle det føreslåtte tunnelalternativet visa seg å ikkje vera mogleg å gjennomføre av tekniske, økonomiske eller kollektivfaglege årsaker forpliktar partane seg til å byggja Bybanen langs Bryggen (DS1) og sjå på moglegheita for å erstatta vedteken trasé i Sandviken (DS2) med nytt traséalternativ i Sjøgaten, og sykkelløysing i Amalie Skrams vei.

e) Fylkestinget legg til grunn at det i styringsgruppa i Bypakke Bergen blir avtalt justering av bompengar i tråd med finansieringsbehovet for Bypakke Bergen.

f) Prosjektet (Kaigaten - Vågsbotn) skal ikkje overstiga kostnadsramma for utbygging av dagløysinga gjennom sentrum (Indeksregulert KS2 – 2024).

g) Den lokale semja føreset at Statens vegvesen snarast får midlar til å starta arbeidet med å utbetra og forlengja Fløyfjellstunnelen mellom Nygårdstangen og Eidsvåg.

2. Etter vedtak om trasé i Vestland fylkesting og Bergen bystyre, kan arbeid med planlegging, prosjektering og grunnverv førast vidare med bruk av bompengar basert på Prp 11 S (2017-2018), gitt at premissane i punkta 1 a, b, c, d og f er oppfylt, og premissane i punkta 1 e og g blir oppfylt.

Bergen Bystyre fatta den 2. oktober 2024 fylgjande vedtak:

1. Bergen kommune og Vestland fylkeskommune inngår avtale om en ny løsning for Bybanen gjennom sentrum til Åsane, der tunneltraséen som ble utredet i 2021 (alternativ 2C1) legges til grunn for det videre arbeidet. Det gjøres nødvendige justeringer av den utredete tunneltraséen for å redusere risiko og kostnader.

2. Bergen kommune starter regulering av en tunneltrasé der bybanelinjen mot Åsane legges langs Kaigaten, Christies gate, Allehelgens gate og Nygaten, med tunnelinnslag ved Heggebakken. Den tidligere planlagte holdeplassen bak Øvregaten tas ut. Det vurderes et nytt, underjordisk stopp i området ved Sverresborg/Koengen. Traseen justeres til å ha tunnellutslag i Sjøgaten ved Slaktehustomten.

3. Temaer som krever ytterligere utredning i den justerte løsningen, utredes som en del av reguleringsplanarbeidet.

4. Bystyret ber om at byrådet parallelt med reguleringen av den nye tunneltraséen igangsetter arbeidet med en ny reguleringsplan som regulerer gange, sykkel mv. gjennom sentrum på strekningen fra Kaigaten til Sjøgaten.

5. Finansieringen av arbeidet med Bybanen til Åsane videreføres iht. St.prp. 11 S («Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland»).

6. Det igangsatte arbeidet med tilleggsutredning for et tunnelalternativ avsluttes

Det er såleis lokalpolitisk einigheit om å nytta bompengar i tråd med prop. 11S (2017/2028) til å sikra framdrift i prosjektet med Bybanen BT5.

Risiko- og økonomistyring

Partane har ved fleire høve bedt staten om å garantere for at midlane kjem, under føresetnad om at prosjektet samla sett ikkje vert dyrare enn det som ligg til grunn i godkjent KS2. Vi har spelt inn formuleringar både til Nasjonal transportplan og statsbudsjettet, men staten viser til at forhandlingar om endeleg statleg bidra først kan starte etter at reguleringsplan for heile strekninga er vedteke. Lokale partar legg difor til grunn at dette vil gjennomførast hausten 2027, og at finansieringa er på plass til planlagt byggestart i 2028.

Ettersom staten ikkje har kome med lovnader knytt til finansiering av BT5 er det svært viktig for dei lokale partane å syta for god risiko- og økonomistyring i det vidare arbeidet. Produksjonen hjå Bybanen utbygging har det siste året vore på eit minimum, bemanninga er kraftig redusert, og det vert nytta mindre bompengar til prosjektering enn tidlegare planlagt. For partane har det vore svært viktig å avgrensa bruken av bompengar ettersom ein framleis ikkje har garantiar for statleg finansiering av prosjektet.

Samstundes har ein no felles lokalpolitiske vedtak om å sikra utbygging av ei høgkvalitets kollektivløysing til Åsane, og ei einigheit om at arbeidet innleiingsvis skal finansierast gjennom bompengar, i tråd med prop. 11S (2017-2018). Staten på si side har også vore tydelege på at Bybanen til Åsane er eit prioritert prosjekt, og at det vil koma statleg finansiering i etterkant av vedteke reguleringsplan. Staten har også signalisert at dei står ved sine lovnader om 70% finansiering av prosjektet.

Samla sett vurderer difor Bergen kommune og Vestland fylkeskommune risikoen ved bruk av bompengar fram til statleg finansiering er på plass som akseptabel. Partane forpliktar seg til å søka risikoreduserande tiltak i alle delar av prosjektet, og vil rapportera til styringsgruppa ved eventuelle avvik.

Samla behov for bompengar i perioden 2025 – 2027

Midlar til prosjektering og grunnerv

Vestland fylkeskommune melder om eit samla behov på 535 mill. til prosjektering og grunnerv på heile strekninga Kaigaten - Vågsbotn. Framdriftsplanen er delt inn i ulike hovudaktivitetar som er planlagt utført i tidsperioden 2025 – 2027, for å kunne starte førebuaende entreprisar og bygging i 2028.

Tiltak	2025	2026	2027
Optimalisering	11	8	6
Optimalisering av tekniske løysningar og grunnerv for godkjent reguleringsplan, inkl arbeid med eventuelle omregulering.			
Etablering av system og sikkerheitsdesign	8		
Oppdatere og ferdigstille system-, sikkerheit- og banedesign, samt etablering av BIM modell for heile strekninga – Kaigaten - Vågsbotn.			
Prosjektering			
Prosjektering av Eidsvåg – Åsane Senter - Førebuing, prosjektering av banetrasé.	40	53	62

Prosjektering av banesignal - Etablering av grunnlag, grunnlagsmodeller, designprinsipp for banesignal, prosjektering av nytt styrings- og signalanlegg av heile anlegget.	11	15	15
Prosjektering av Kaigaten til Sandviken - Starte parallell planlegging og prosjektering av strekningen Kaigaten til Sandviken		34	62
Straksinnløyising Gjennomføring av straksinnløyising av eigedommar som er krysset i vedtekne reguleringsplanar – Kaigaten – Vågsbotn. Riving av husa som er straksinnløyist og som det ikkje er mogleg å leige ut for buføremål framover utan at det blir gjort vesentlege oppgraderingar.	41	39	35
Grunnundersøkingar Grunnundersøkingar av regulert løyising Eidsvåg – Åsane senter. Grunnundersøkingar av område som skal regulerast for tunnelløyising og innmåling av tilstøytane infrastruktur - Kaigaten – Sandviken.	47	23	16
Bistand til Bergen kommune i regulering og kommunedelplanarbeid* Bybanen Utbygging innehar spesialkompetanse på anleggsgjennomføring, landskap, urbanisering og bane som Bergen kommune har etterspurt bidrag frå i gjennomføring av planlegging og reguleringsprosessar knytt til Bybanen.	3	3	3
Sum	161	175	199

*kostnader for tilsette medarbeidarar i Bybanen Utbygging, samt bidrag frå Sikkerheitssjef.

Midlar til reguleringsplanarbeidet

Bergen kommune melder om eit samla behov for bompengar til reguleringsplanen for Bybanen på strekninga Kaigaten – Sandviken på 105 mill. Reguleringsplanen er venta endeleg vedteken våren 2027.

Frå oppstartsmeldinga heiter det at:

Denne saken gjelder oppstart av nye detaljreguleringer for bybane på strekningen Kaigaten – Sandviken, og for hovedsykkelrute på strekningen Christies gate – Sandviken. Tiltaket deles i to reguleringsplaner med teknisk forprosjekt.

Bystyret vedtok i sak 334/24 at Bybanen skal reguleres i tunnel bak Bryggen. Planarbeidet som nå startes opp er en del av prosjektet Bybanens byggetrinn 5 med bybane og hovedsykkelrute fra sentrum til Åsane. Bybanetraséen Kaigaten - Sandviken er ca. 4,3 km lang. Når den kobles til regulert trasé nordover til Vågsbotn er hele byggetrinn 5 totalt ca. 12,5 km lang, og vil ha 11 holdeplasser.

Bybanen gjennom bykjernen får holdeplasser ved Rådhuskvartalet og ved Sverresborg (under bakken). I Sandviken planlegges det for en holdeplass på Sandvikstorget. Banetraseen starter i Kaigaten der banen fra Flesland og Fyllingsdalen er etablert. Endelig plassering av banetrasé og holdeplasser, samt sykkeltrasé, fastsettes gjennom arbeidet med reguleringsplanene og teknisk forprosjekt.

Hovedsykkelruten skal kobles til ruten fra sør i Christies gate, og gå gjennom sentrum og Sandviken. I Sandviken skal den kobles på regulert hovedsykkelrute i Åsaneveien. Det skal vurderes flere traseer og løsninger for sykkelruten.

Bruken av bompengar, forankra i prop. 11S (2017-2018) er avgrensa til banetrasèen, inkludert felles tverrsnitt for bane og sykkel, samt planlegging av tiltak som er ei direkte følge av ny banetrasè. Dette fører til at det ikkje kan nyttast bompengar til planlegging av deler av hovedsykkelruta. Finansiering av dette er difor ikkje inkludert i kostnadsramma, men vil sikrast alternativ finansiering. Likevel vil arbeida med dei to planane vere knytt tett saman og endeleg kostnadsfordeling vil avhenge av val av løysing.

Hovudproblemstillingane i reguleringsplanane er løysing for tunneltrasé for banen mellom Heggebakken og Sandviken, plassering av haldeplassar i dagen og plassering av underjordisk haldeplass med inngangar, samt fastsette løysing for hovudsykkelruta gjennom sentrum og Sandviken. Problemstillingar som må vurderast er forholdet til kulturminne og verdsarv, landskap og bybilde, bruk av byrom, samla kollektivtilbod med overgang til buss, gang- og sykkelløysingar, trafikkomlegging, driftsopplegg for Bybanen med moglegheit for vending i sentrum, omlegging av infrastruktur under bakken og prinsipp for gjennomføring av anleggsarbeid.

Oppsummering

Fylkestinget og Bystyret har vedteke ei kompromissløysing der Bergen kommune snarast mogleg skal starte reguleringsarbeidet for strekninga Kaigaten – Sandviken. Dei andre reguleringsplanane som er vedtekne for bygging av bybane til Åsane blir uendra, noko som gjer det mogleg å starte prosjektering og grunnerverv på denne delen av strekninga. Det er lokalpolitisk einigheit om å nytta bompengar i tråd med prop. 11S (2017/2028) til å sikra framdrift i prosjektet med Bybanen BT5.

Samla sett vurderer Bergen kommune og Vestland fylkeskommune risikoen ved bruk av bompengar fram til statleg finansiering er på plass som akseptabel. Bruken av bompengar inngår i den samla prosjektkostnaden og vil avreknast mot det statlege bidraget når endeleg finansieringsplan føreligg. Lokale partar legg til grunn at bompenggebidraget skal vera 30% av prosjektkostnaden, og at staten skal bidra med 70%.

Partane forpliktar seg til å søka risikoreduserande tiltak i alle delar av prosjektet, og vil rapportera til styringsgruppa ved eventuelle avvik.

Forslag til konklusjon

Styringsgruppa for bypakke Bergen vedtek at det kan nyttast inntil 640 mill. i bompengar for perioden 2025 – 2027 til regulering, prosjektering og grunnerverv av Bybanen BT5. Styringsgruppa forventar å få framlagt ei årleg sak der det vert rapportert på bruken av midlane.