



## Møtepapir

### Styringsgruppen for Miljøløftet

Møte 11/2018, Klokkeslett: 07:45-09:00, Dato: 28. november 2018.

Møtested: Hotell Ørnen, Bergen.

Saksbehandler: Solveig Paule

Dato: 21.11.2018

Dok: Møtepapir SG 1118 Miljøløftet

## Saksliste

- Sak 76/18 Godkjenning av innkalling og saksliste
- Sak 77/18 Godkjenning av referat fra møte 10/18
- Sak 78/18 Bane NOR sin frigivelse av Mindemyren – absolutte frister og handlingsrom for Bybanen Utbygging
- Sak 79/18 Orientering om trafikkutvikling gjennom bomstasjonene
- Sak 80/18 Orientering om status nye bomstasjoner
- Sak 81/18 Eventuelt



## Miljøløftet

### Sak 76/18 Godkjenning av innkalling og saksliste

*Forslag til vedtak: Innkalling og saksliste blir godkjent.*

### Sak 77/18 Godkjenning av referat fra møte 10/18

Referat er vedlagt. Se **vedlegg 1**.

*Forslag til vedtak: Vedlagt referat blir godkjent.*

### Sak 78/18 Bane NOR sin frigivelse av Mindemyren – absolutte frister og handlingsrom for Bybanen Utbygging

Bybanen Utbygging har laget et notat til saken, se **vedlegg 2**. Notatet omhandler konsekvenser av endringer av Bane NOR sin plan om frigivelse av Mindemyren mai 2019 og etablering av midlertidig godsterminal for biltransport på Koengen.

Reguleringsplanens rekkefølgebestemmelser gir Bane NOR rettigheter til å holde på Kronstadsporet og Mindemyren inntil erstatningsareal foreligger. Det er fortsatt knyttet stor usikkerhet til Koengen-alternativet. Bybanen Utbygging påpeker at enhver utsettelse av frigivelsen av Bane NORs arealer ut over september 2019, uansett årsak, vil ha en kostnadskonsekvens for prosjektet. En utsettelse på 3-4 måneder eller mer vil i tillegg påvirke ferdigdato for Byggetrinn 4.

*Forslag til vedtak: Styringsgruppen tar initiativ til å sikre tilkomst til arealene på Mindemyren og Kronstadsporet gjennom andre løsninger.*

### Sak 79/18 Orientering om trafikkutvikling gjennom bomstasjonene

Kristian Bauge fra Statens vegvesen orienterer muntlig i møtet om trafikkutviklingen gjennom bomstasjonene i høst.

*Forslag til vedtak: Styringsgruppen tar saken til orientering.*

### Sak 80/18 Orientering om status nye bomstasjoner

Statens vegvesen orienterer muntlig i møtet om status for bygging og etablering av de nye bomstasjonene.

*Forslag til vedtak: Styringsgruppen tar saken til orientering.*

### Sak 81/18 Eventuelt



## Vedlegg 2

### NOTAT

**Til:** Styringsgruppen Miljøløftet

**Dato:** 2018-11-21

**Frå:** Styringsgruppen BU

**Arkivsak:** -

**Kopi til:**

**Arkivnr.:** -

IKKE OFFENTLIG

### **Sak 78/18 Bane NOR sin frigivelse av Mindemyren – absolutte frister og handlingsrom for Bybanen Utbygging**

Notatet omhandler konsekvenser av endringer av Bane NOR sin plan om frigivelse av Mindemyren mai-2019 og etablering av midlertidig godsterminal for biltransport på Koengen.

#### Oversikt premisser:

- Reguleringsplanens rekkefølgebestemmelser gir Bane NOR rettigheter til å holde på Kronstadsporet og Mindemyren inntil erstatningsareal foreligger.
- Bane NOR har utført analyse av ulike alternativer for midlertidig løsning, og konkludert med at kun ett alternativ er mulig å gå videre med – å istandsette gammel tunnel fra Bergen Stasjon til Koengen, og å gjøre midlertidig tiltak på arealet på Koengen for å losse biltog.
- Jernbanedirektoratet har inngått avtale 2018-02-02 (K03-35) med Bane NOR om bl.a.
  - i. *midlertidige tiltak som sikrer at Mindeterminalen og deler av Kronstadsporet kan frigis, med målsetting om at dette skal kunne realiseres for Bybaneutbyggingen innen mai 2019, endelig dato for frigivelse avtales mellom Bane NOR og Bybanen og jernbanedirektoratet skal orienteres om endelig dato. Kostnader ved de midlertidige tiltakene er forutsatt dekket av Bybanen. Estimert kostnad for alternativ med løsning på Koengen [sladdet setning].*
- Kostnader ble av Bane NOR for Koengen-løsningen estimert til MNOK 90 +/- 10%, senere redusert til MNOK 65 +/- 10%.
- Ved at arealene på Koengen er fredet grunn, kreves tillatelse fra antikvariske myndigheter. Tiltak skal også godkjennes av byggesaksmyndigheter og Statens vegvesen for avkjørsel.
- Jernbanedirektoratet peker på at de har fått et oppdrag og tydelig politisk føring på at mest mulig gods skal transporteres på bane, og at det vil være svært vanskelig å hente tilbake den delen av markedet de eventuelt taper pga mangel på plass til å losse biltogene.

#### Status planlagte arbeider/entrepriser:

Mest berørte er D14 Mindemyren, som omfatter strekningen Kronstad-Kristianborg.

- Her er ferdigstilling av D14 anbudsgrunnlag forsinket ca. 3 måneder hvilket betyr at behovet for tilgang Bane NOR-arealer forskyves til 1.august.
- Bane NOR har oversendt framdriftsplan som sier at tiltak Koengen skal være ferdigstilt september 2019.

Denne differansen vurderes som håndterbar uten store kostnadskonsekvenser. BU har i tillegg søkt å ivareta ytterligere endringer i tilkomststidspunkt for Bane NOR-arealer i anbudsgrunnlaget ved å

beskrive situasjonen med senere tilkomst og redusert drift, og få priset denne, men enhver forskyvning i tid vil ha en kostnadskonsekvens og antakelig også en tidskonsekvens.

Frigivelsen av Kronstadsporet har også en konsekvens for entrepriser D12 Fløyen – Kronstad. Her er det planlagt med tilkomst oktober 19 og forskyvninger på tilkomsten her vil også ha tids- og kostnadskonsekvenser.

Kort oppsummert betyr dette at enhver utsettelse av frigivelsen av Bane NORs arealer ut over september 19, uansett årsak, vil ha en kostnadskonsekvens for prosjektet og en utsettelse på 3-4 måneder eller mer vil i tillegg påvirke ferdigdato for Byggetrinn 4.

#### Realisering av Bane NORs tiltak på Koengen:

Bane NOR har vært helt tydelige på at de i sine vurderingsprosesser av mulige alternativer har kommet fram til at det kun er realisering av Koengen-alternativet som muliggjør frigjøring av Mindemyren. Arbeid pågår i regi av Bane NOR med tilrettelegging for forbindelsen gjennom Bergen Stasjon og i gammel banetunnel til Koengen. For tunnelen handler dette om sikringsarbeider og istandsetting spor. På Koengen er kun noe opprydningsarbeider utført. Midler til dette er finansiert over Bybanebudsjettet med en ramme på MNOK 65 +/-10%, pr. nå er det påløpt ca. MNOK 11.

Når det gjelder Koengen-alternativet er det knyttet stor usikkerhet til følgende:

- Godkjenning av tiltakene fra Riksantikvaren. Det er kun gitt tillatelse til grunnundersøkelse av området. Riksantikvarens holdning til tiltaket så langt har vist seg å være restriktiv.
- Godkjenning av tiltakene som byggesak i Bergen Kommune. Saken skal behandles iht. lov- og regelverk, inkludert vurdering av tiltaket fra Byantikvaren, samt politisk ved at behandles i Byråd og Bystyre.
- Begrensinger i kommunes adgang til å dispensere grunnet midlertidighet fra krav om å utarbeide reguleringsplan for tiltak med så vidt lang varighet som 5 år

Usikkerheten i punktene over gjelder både med hensyn til saksbehandlingstid og til om tiltaket i det hele tatt vil bli godkjent. Dette ligger utenfor både BU og Bane NOR sin kontroll eller mulighet for påvirkning.

Oppsummert betyr dette at gitt at Bane NOR ikke har noen alternativer til Koengen og ikke har anledning til å frigi Mindemyren uten at alternativet er på plass, og det er stor usikkerhet rundt både muligheten for godkjenning av tiltaket og saksbehandlingstiden av det, så er det svært stor sannsynlighet for at de nødvendige arealene på Mindemyren samt resten av Kronstadsporet ikke blir frigitt i tide for BU. Avhengig av om det er en forskyvning i tidspunkt, eller om Bane NOR ikke kan frigi overhode, så vil det enten bli en forlenget og fordyret byggetid for Byggetrinn 4, eller det blir full stopp i utbyggingen.

På grunn av den store usikkerheten rundt dette for Bybaneprosjektet ber Bybanen Utbygging derfor Styringsgruppen for Byggetrinn 4 om å ta initiativ til å sikre tilkomst til arealene på Mindemyren og Kronstadsporet gjennom andre løsninger. Konkret betyr dette å følge opp anbefaling gitt tidligere i PwCs rapport til Styringsgruppen i Miljøloftet om å la markedet håndtere biltransport til Bergen for å sikre tilkomst. I følge rapporten vil dette trolig medføre transport på bil. Det vil trolig kun være behov for avvikende transport av nybiler i en kort periode, avhengig av fremdriften til Bane Nor.