

**Fylkesordfører og kontrollutvalget
i Hordaland fylkeskommune**

PB 7900
5020 Bergen

**Anmodning om uavhengig granskning av kostnadsberegninger for
dimensjonering av Sotrabrua for bybane.**

Naturvernforbundet Hordaland har registrert at enkelte fylkespartier i Hordaland vurderer å endre sin oppfatning om ny Sotrabru dimensjonert for bybane, basert på en oppsiktsvekkende økning i antatte byggekostnader.

Prisøkningen for dimensjonering av Sotrabrua for bybane er i følge Statens vegvesen (SVV) sine beregninger fra 2014 mer enn dramatisk. I sak til Samferdselsutvalet i Hordaland fylkeskommune (HfK) 20.8.2014 heter det: "I scenario 1 vil heile tilleggskostnaden kome i fase 2 og samla tilleggskostnad vil vere 2074 millionar kroner (2013-kr). I scenario 2 vil størstedelen av investeringsbehovet kome i fase 1. Samla tilleggskostnader vil for dette scenarioet vil vere 1658 millionar kroner (2013-kr). Isolert sett er den totale kostnaden mindre ved å legge til rette for bybane på ny Sotrabru, men desse tala er ikkje-diskonterte kostnader. Investeringsbehovet kjem på eit seinare tidspunkt i Scenario 1 og noverdien av investeringa blir lågare jo lengre ut i perioden ein kjem. I den økonomiske analysen har ein gjennomført ein diskontering der ein reknar om betalingens verdi til eit anna tidspunkt enn betalingstidspunktet. Denne analysen viser noverdiar ved kalkulasjonsrente 4 % som vist i figuren under. Der dei to grafane kryssar kvarandre vil vere det avgjerande tidspunktet for når bybanen må vere ferdigstilt for at det skal lønne seg å dimensjonere ny Sotrabru ved ferdigstilling av Sotrasabandet i 2021. Ved kalkulasjonsrente på 4 % er dette krysningstidspunktet 2027. Dette betyr at dersom bybanen blir ferdigstilt etter 2027 vil det ikkje lønne seg å dimensjonere Sotrabrua for bybane."

På sakens siste side kan vi lese:

"Fylkestinget i Hordaland har i 2010 fatta eit prinsippvedtak om at bybanen på sikt skal førast til Straume. Fylkesrådmannen understrekar at denne saka ikkje tek for seg om bybanen skal førast heilt til Straume eller ikkje, men er berre ein vurdering av om Sotrasambandet skal bli dimensjonert for det eller ikkje. I samband med høyring av kommunedelplanane for nytt Sotrasamband fatta Kultur og ressursutvalet i 2012 vedtak om at det nye Sotrasambandet burde bli dimensjonert for bybane. Dette var på bakgrunn av at det i planskildringa blei skissert ei tilleggskostnad på 350-400 millionar kroner. Analysen som no er gjennomført er meir grundig og viser betydeleg høgare ekstrakostnader. Sjølv om denne kostnaden isolert sett er lågare enn kostnaden for å bygge ein eigen bybanebru, endrar dette biletet seg over tid. Bybanen må difor bli etablert få år etter at Sotrasambandet opnar for at det skal lønne seg økonomisk. "

Prisøkningen er akkurat så stor at det ifølge SVV ikke lønner seg å dimensjonere for Bybane på Sotrabrua, om ikke arbeidet med bybane til Sotra påbegynnes i samme tidsrom.

Det er et oppsiktsvekkende sprik i de to kostnadsoverslagene for dimensjonering av Sotrabrua for bybane. Reguleringsplanen for Sotrabru vil, om hverken bybanespor eller kollektivfelt er regulert inn, medføre en tredobling av personbilkapasiteten. Dette vil medføre at Hordaland fylkeskommune bryter Stortingets klimaforlik og målsetninger i Nasjonal transportplan om at «veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange».

På bakgrunn av disse alvorlige konsekvensene, anmoder vi derfor om at Fylkesordfører/Kontrollutvalget i Hordaland fylkeskommune tar initiativ til en uavhengig granskning av prisøkningen for dimensjonering av Sotrabru for bybane. Dette er nødvendig for at politikerne får et riktig kunnskapsgrunnlag å basere sine beslutninger på.

Vennlig hilsen
Naturvernforbundet Hordaland

Gabriel Fliflet
Styremedlem

Lars Hole
Klima- og transportgruppen

Kopi: Fylkesutvalget i Hordaland, Bergen kommune og Fjell kommune