

Jenbaneverket
Postboks 4350
2308 HAMAR

Vår ref: Jan Arne Kragset
975 61 234

Deres ref: 201209709-17

Dato: Oslo, 13.04.2016

KVU LOGISTIKKNUTEPUNKT I BERGENSREGIONEN – HØRINGSUTTALELSE VED OFFENLIG ETTERSYN

ROM Eiendom AS er et heleid datterselskap i NSB-konsernet, som igjen er eid av Samferdselsdepartementet. Her ligger eierskapet og ansvaret for forvaltning og utvikling av eiendomsmassen som tidligere tilhørte NSB.

Denne saken har vært drøftet i NSB-konsernet, og uttalelsen avgis som en felles uttalelse på vegne av konsernet.

Vi viser til oversendt konseptvalgutredning for logistikknutepunkt i Bergensregionen. Utgangspunktet for utredningen er behovet for en mer fremtidsrettet terminalløsning enn dagens og Samferdselsdepartementets bestillingsbrev 07.03.14.

Det er lagt ned et betydelig arbeid i både hovedrapport og underrapporter. Vi har likevel en del merknader både til det utførte arbeidet og de konklusjoner som trekkes.

Våre merknader går i første rekke på:

1. Avvisning på sviktende premisser av lokaliseringsalternativ ved Flesland
2. Avvisning på sviktende premisser av kombinasjonsmuligheten med persontogforbindelse mellom Flesland og Bergen
3. Modellbruk
4. Tidsperspektivet. På bakgrunn av erkjent behov for bedre terminallokalisering enn i dag synes det lite fremtidsrettet, både mht. logistikk, byutvikling og bymiljø å investere i fortsatt og intensivert terminaldrift i Bergen sentrum i ytterligere 10 – 15 år. En mer ambisiøs planprogresjon bør kunne legges til grunn, med sikte på en raskere lokaliseringsavklaring og etablering av nytt logistikknutepunkt.

Avvisning av reelle alternativer på sviktende grunnlag er uheldig ved at det som kan være de mest optimale løsninger dermed ikke utredes videre og heller ikke inngår i den kvalitetssikring (KS1) som nå skal gjennomføres.

1) Flesland

Lokalisering i Flesland-området er i KVUen definert som Sletten eller Ådland / Lønningshavn. På sentrale målindikatorer som transportarbeid knyttet til distribusjon både mellom logistikknutepunktet og markedet (E3) og havn (E2), størrelse og kvalitet på arealer, samt redusert miljøbelastning i Bergen sentrum, er lokalisering her vurdert å gi god måloppnåelse. Vi stusser derfor over dårlig måloppnåelse mht. større andel av godstransporten til og fra Bergensregionen på bane og sjø enn i dag (E5). Vi viser i denne forbindelse til våre merknader til modellbruken som mulig kilde til denne overraskende konklusjonen.

Lokalisering til Flesland-området vil være i tråd med logistikkindustriens høringsuttalelse til gjeldende NTP, om en samlet terminalløsning for sjø, bane og vei her. (NHO Logistikk og Transport / NTP 2014 - 23).

Selv om interaksjonen mellom sjø og bane i dag er liten, er det kostnadsbesparende å konsentrere terminalvirksomheten, fremfor å spre den på flere anlegg i samme distribusjonsområde. Samlokalisering som kan oppnås ved Flesland, legger også bedre til rette for økt interaksjon mellom sjø og bane. Dette vil være i tråd med overordnede samferdselspolitiske mål.

Ut fra dette er det påfallende at også alternativet Flesland Øst allerede i den innledende silingen legges til side (konseptrapporten 3.1.). Begrunnelsen er at det alternativet som er vurdert, er tegnet inn på en evt. rullebane 2. Norconsult utførte imidlertid for JBV i 2010 en mulighetsstudie for godsspor til Flesland. Det ble sett på to alternative terminallokaliseringer (Storrinden og Lilandsområdet), begge øst for Flesland lufthavn. Avinors masterplan fra 2008 om en evt. rullebane 2 ble lagt som premiss, med terminallokalisering øst for rullebanen. Selv om JBV's mulighetsstudie pekte på utfordringer også her, utelukket den ikke videre utredning av alternative lokaliseringer i Fleslandsområdet. Avinor har på et senere tidspunkt justert sin masterplan slik at en evt. rullebane 2 er flyttet noe østover. Det er imidlertid fortsatt mulig å få til en god terminallokalisering østenfor denne uten konflikt, selv om man da må sprengte ut noe mer fjellmasser enn i de tidligere vurderte løsninger. Flesland øst ligger mer sentralt enn Sletten/Ådland (jfr. figur 8-3) og kun marginalt mindre sentralt enn Rådal-alternativet (+1 min reisetid), og forventes å gi bedre måloppnåelse og samfunnsnytte enn Fleslandalternativene som er vurdert i KVUen.

På dette grunnlag er det etter vår oppfatning mangelfullt at ikke det videre utredningsarbeid også omfattet alternativet Flesland øst.

Konseptvalgutredningen av logistikknutepunkt i Bergensregionen inkluderer alle transportformene sjø, bane vei. I oversikten over måloppnåelse fremgår graden av disse direkte for alternativene «samlet konsept». Også for «delt konsept» må imidlertid både jernbaneterminal og havn vurderes samlet for å kunne sammenlignes med «samlet konsept». Dette er kun gjort for effektmål E2 og E5 i KVUen men må gjøres for alle effektmål samt for «ikke-prissatte virkninger» for å få en riktig sammenligning.

I tabell 7-4 over beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte fremstår alternativene «samlet konsept», Rådal + Flesland og Rådal + Ågotnes i samme størrelsesorden, mens

alternativet Rådal + Dokken er vesentlig mer lønnsomt. Forskjellen synes i hovedsak å være en direkte konsekvens av at JBV's logistikkmodell ligger til grunn for beregningene og med de store manglene som logistikkmодellen viser (se våre merknader om modellbruk og side 71 i KVUen) er disse forskjellene trolig ikke reelle. Siden samfunnsnytteberegningene trolig ikke er reelle, er det misvisende å benytte disse til sammenligning av konsepter. Likevel er disse benyttet i vurderingen av effektmål E5 og delvis E6, samt vist i den samlede oversikten (tabell 10-2).

Vedlegg 4 viser en sammenstilling der samlet konsept Sletten vises opp mot de delte konseptene Rådal+Sletten, Rådal+Dokken og Rådal+Ågotnes. Ikke-prissatte virkninger og effektmål må for de delte konseptene vurderes samlet for jernbaneterminal og havn for å kunne sammenlignes med samlet konsept Sletten.

Når det i tillegg korrigeres for uriktige beregninger fra JBV's logistikkmodell (og derav samfunnsnytteberegninger), viser det seg at samlet konsept Sletten kommer bedre ut enn delt konsept Rådal-Sletten, til en marginalt høyere investeringskostnad (6 %).

2) Logistikknutepunkt og kombinasjonen med persontrafikk

Vi viser til Samferdselsdepartementets bestilling: *«Noen av konseptene som kan være aktuelle kan innebære at det må gjøres større investeringer i nye jernbaneforbindelser i Bergensområdet. For disse konseptene skal det også gjøres en vurdering av om disse investeringene også kan dekke relevante behov for persontogtrafikk i Bergensområdet»*

KVUen svarer etter vår oppfatning bare i liten grad på denne del av SDs bestilling. Viktige mangler er:

- En vurdering av mer markedsoptimal trasé
- Samlet trafikkpotensial, underveis og til / fra Flesland
- Reell samfunnsøkonomisk beregning av kombinasjonsalternativet gods- og persontrafikk, herunder normale tidsverdier for flytilbringertjeneste

På bakgrunn av den mulighetsstudien det henvises til i kap. 6.6, ville en involvering også av NSB i utredningsarbeidet her kunne bidratt til utredningssvar av høyere kvalitet enn det som nå foreligger

Trasé

NSB la i samarbeid med Norconsult i 2010 frem en mulighetsstudie for en kapasitetssterk baneforbindelse Åsane – Bergen – Haukeland – Kronstad – Oasen – Kokstad – Flesland, med rom for persontog hvert kvarter og godstog hver time mellom Bergen (avgrening i Ulriken) og et logistikknutepunkt ved Flesland. Kjøretiden er stipulert til 13 minutter mellom Flesland og Bergen, mot ca. 20 - 40 minutter med buss eller bybane. I første rekke Bybanen vil med sitt finere stoppmønster og delvis annen trasé ivareta flatedekning, mens «flytoget» med sin korte kjøretid vesentlig vil øke kollektivtrafikkens samlede attraktivitet i korridoren. Se vedlegg 1.

JBV har i foreliggende KVU kun sett på korridorer som i mindre grad kan betjene et underveismarked. Et evt. logistikknutepunkt ved Flesland bør også kunne betjenes med

traséen vist i mulighetsstudien, via Oasen og Kokstad. Dvs. en trasé mer optimal i forhold til befolkning, arbeidsplasser og kollektivvennlig byutvikling.

Traséen skissert i NSBs mulighetsstudie er ikke ensidig knyttet til Flesland øst, men er robust mht. kombinasjonsmuligheten person og gods for alle de aktuelle lokaliseringer av intermodalt knutepunkt i dette området (Sletten, Ådland, Rådal).

Vi viser for øvrig til vår høringsuttalelse 23.01.15 til planprogrammet for «Kommunedelplan for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest», hvor vi peker på viktigheten av å planlegge med tanke på både gode bybanelinjer og en evt. kombinert gods- og persontogforbindelse til Flesland (vedlegg 2). Spesifisert på de ulike delstrekninger, redegjør vi for hvordan dette kan gjøres.

Trafikkpotensial og samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Vi stiller spørsmål ved de samfunnsøkonomiske beregninger som er gjennomført, både mht. faglig konsistens og den åpenhet for alternative løsninger som burde kunne forventes. Kfr. vårt vedlegg 3.

JBV fokuserer i hovedsak på flyreisende til / fra Bergen sentrum. En mer optimal trasé tilsier også en betydelig underveistraffikk. **Både med og uten denne antyder våre trafikk- og lønnsomhetsberegninger til dels betydelig positiv netto samfunnsøkonomisk lønnsomhet av å kombinere et persontogtilbud med en godsforbindelse mellom Bergen og Fleslandområdet.**

Tilsvarende stiller vi spørsmål ved KVUens konklusjon om persontogforbindelsens marginale trafikkmessige betydning og at den i stedet vil representere en tilbudsmessig overkapasitet. **Tvert imot peker våre beregninger på at persontogtilbudet og Bybanen vil utfylle hverandre og til sammen gi en kapasitet samsvarende med den trafikketerspørsel som kan forventes**, selv med dagens trafikk over Flesland. Allerede i dag er det utfordringer med tidvis manglende kapasitet med Bybanen.

JBVs egen samfunnsøkonomiske veileder benytter tidsverdier i størrelsesorden 200 - 500 kr/time (avhengig av reiseformål) for tilbringertjeneste til flyplass. Da er det påfallende at KVUen benytter en tidsverdi på 65,30 kr/time, også uten å splitte på reisehensikter. Dette gir Bybanen lavest generaliserte reisekostnad (sum av tilbringertid, ombordtid, ventetid og billettpris) mellom Bergen og Flesland, forutsatt høyere pris for buss og tog.

Tilsvarende er ventekostnadene for tog og flybuss beregnet utfra hele tidsrommet mellom avgangene, mens for Bybanen benyttes halve ventetiden. Dette er igjen en regnemåte som favoriserer Bybanen i forhold til tog og buss.

Noen resultater fra våre beregninger:

- Et rent tilbringertilbud med persontog direkte fra Bergen til Flesland vurderes å være attraktivt, gi et godt passasjergrunnlag og være samfunnsøkonomisk lønnsomt, med estimert gevinst 3,7 mrd. kr.

- Et persontogtilbud som er en kombinasjon av tilbringertjeneste til Flesland og et lokaltog vurderes til å være attraktivt, gi et godt passasjergrunnlag og å være samfunnsøkonomisk lønnsomt, med beregnet gevinst 4,5 mrd. kr.
- Et persontogtilbud til Flesland er svært samfunnsnyttig sammenlignet med andre infrastrukturprosjekter, og kan oppnås med en relativt beskjeden investeringskostnad.
- Det skisseres for lokaltog en trasé via Fyllingsdalen, men en trasé via Bergensdalen kan også tenkes. Det essensielle for en lokaltogstrasé er at den legges innom viktige knutepunkt underveis for å sikre markedsgrunnlag og gi et attraktivt tilbud.
- Et persontogtilbud vil føre til reduksjon i biltrafikk og avlaste veinettet
- Et persontogtilbud vil føre til økt kollektivandel, både til Flesland og for underveismarkedet.
- Et persontogtilbud vil gi et kraftig forbedret tilbud på relasjonen Flesland-Bergen sentrum og vil utfylle bybanens tilbud som har sitt fortrinn i underveismarkedet. Persontogtilbudet vil avlaste bybanen på de lange reisene, redusere trengsel og gi muligheter for videre vekst for bybanen i underveismarkedet. Persontogtilbudet vil kun gi en liten inngripen i bybanens totalmarked, og vil ikke være en trussel mot bybanens markedsgrunnlag.

Oppsummering av egenskaper for de studerte persontogskonseptene:

	Direkte trasé		Stopp Kronstad/Oasen/Kokstad
	15-min	10-min	10-min
Frekvens			
Investeringskostnad [mrd. 2013 kr]	4,5	4,5	5,25
Netto nytte [mrd. 2013 kr]	1,5	3,7	4,5
Netto nytte per budsjettkrone [2013 kr]	0,30	0,63	0,74
Netto nytte per investert krone [2013 kr]	0,31	0,73	0,78
Passasjerestimat tog [mill. reiser/år 2023]	1,8	2,1	5,2
Økning kollektivandel Flesland [prosentpoeng]	3,7	5,4	7,4
Estimert avlastning bybane [mill. reiser/år 2023]	0,8	0,9	0,9
Estimert avlastning bybuss [mill. reiser/år 2023]			2,4
Reduksjon bilreiser [mill. reiser/år]	0,4	0,6	1,2
Reduksjon bilkm. [mill. km/år]	6,4	9,2	14,2

3) Modellbruk

JBVs logistikkmodell gir resultater som strider mot de andre og mer detaljerte analysene (Varestrømsanalysen og GIS-analyse) av godsmarkedet. Likevel benyttes

resultater fra JBV's logistikkmodell til å beregne samfunnsnytte og i vurderingen av effektmål E5 og delvis E6.

Vesentlig for attraktiviteten til en godsterminal er avstanden til markedet. JBV's logistikkmodell tilsier at Unneland kommer best ut, mens Varestrømsanalysen og GIS-analysen viser at Unneland ligger langt fra godsgenererende virksomhet. F.eks. viser GIS-analysen (figur 8-3) at Rådal ligger mest sentralt, tett fulgt av Flesland øst, deretter Flesland-Sletten og med Unneland sist.

Når JBV's logistikkmodell viser at Unneland gir 700 mill. kr mer nytte enn Rådal (som ligger mest sentralt i forhold til godsmarkedet) og 2 mrd. kr mer nytte enn Flesland-Sletten (som også er mer sentralt) burde det være **relativt åpenbart at logistikkmodellen ikke er god nok til å beregne nytte/kostnadseffekter.**

En riktigere vurdering vil være å ta utgangspunkt i den reelle forskjellen mellom alternativene, som er 1-4 min differanse i gjennomsnittlig reisetid (Rådal mest sentralt, Flesland øst +1 min, Sletten/Ådland +3 min og Unneland +4 min; se figur 8-3).

4) Fortsatt terminaldrift i Bergen sentrum?

Kapasitetsgrenser

Det fremgår klart av den foreliggende utredningen at dagens godsterminal på Nygårdstangen ikke har kapasitet til å møte den forventede og ønskede veksten i godstransport på jernbane. Dagens terminal er ikke bygget ut etter en helhetlig plan og fremstår i dag langt fra optimalt organisert. Men selv med de tiltak som er mulige for å øke kapasiteten på Nygårdstangen, vil kapasitetstaket nås en gang mellom 2022 og 2032 – avhengig av hvilken prognose for volumvekst som legges til grunn (pkt. 3.3.2 *Prognoser*, figur 3-1).

Også havna i Dokken vil nå sin kapasitetsgrense på mellomlang sikt (figur 3-2).

Miljøbelastninger fra tungtransport

Dagens lokalisering av godsterminal – Nygårdstangen kombinert med havna i Dokken – fører med seg betydelige miljølemper i bysentrum knyttet til nødvendig tilhørende tungtransport av gods på vei. Det fremgår av KVVU-en (figur 2-11 og 2-12, side 24) at *alt* godset transporteres *ut fra* terminalavsnittene med bil/trailer, og at mer enn halvparten av antall tiltransporter til Dokken også foregår på vei.

Tiltaksutredning for bedre luftkvalitet i Bergen, vedtatt av Bystyret 26.1.2015, beskriver situasjonen med hensyn til luftforurensning i Bergen by. Spesielt problematiske er overskridelsene av grenseverdiene for årsmiddel nitrogen dioksid (NO₂), der den største utslippskilden er dieselmotorer. Tungtransporten står for ca. halvparten av utslippene. Flere av de ti foreslåtte tiltakene er direkte rettet mot biltrafikken, blant annet innføring av lavutslippssone og tidsdifferensierte bompengeravgifter.

Bibehold av godsterminalen på dagens lokasjon i sentrum står i påfallende kontrast til dette.

Knutepunktutvikling endrer reisevaner

TØI-rapport nr. 1285/2013 Miljøeffekter av sentral knutepunktutvikling viser at folk velger kollektivreise til arbeid når det tidsmessig dør-til-dør konkurrerer med bilen. Lokaliseringen av arbeidsplasser ved kollektivknutepunktet bidrar dermed til redusert biltrafikk, med tilsvarende bedre fremkommelighet for øvrig trafikk, lavere utslipp og redusert press på vei- og parkeringsarealer.

Nygårdstangen – potensielt byutviklingsareal med byens beste kollektivbetjening
Bergen godsterminal Nygårdstangen er lokalisert meget sentralt i sentrum, som en del av Bergen stasjon. Bussterminalen og Bybanen ligger inntil, slik at dette området har byens beste kollektivdekning. **Det er således særdeles godt egnet til transformasjon med sikte på en urban utbygging med høy arealutnyttelse. Som lokasjon for en godsterminal står området derimot stikk i strid med alle overordnede og nasjonale føringer for en samordnet areal- og transportplanlegging.**

Også Dokken ønsker kommunen som transformasjonsområde på sikt, selv om kollektivtilgjengeligheten ikke er like god her som på Nygårdstangen. Men støy og tungtrafikk belaster sentrumsbebyggelse som bør skjermes av miljøhensyn. En byutvikling på Dokken vil uansett være bedre enn tilsvarende utbygging mer perifert, og bidra til overføring av transport fra bil til sykkel/gange.

Bergen mangler fortetningsområder sentralt i sentrum (KVU'en pkt. 2.8, side 24). Lokalt, både politisk og administrativt, ønskes utflytting av godsterminalen og omdanning med byutvikling på Nygårdstangen.

Nygårdstangen ble således vist med hensynsone for omforming/fortetting da arealdelen i gjeldende kommuneplan 2010 var ute til høring. Miljøverndepartementets delvise imøtekommenhet overfor Jernbaneverkets innsigelse mot hensynssonen begrunnes med Jernbaneverkets behov for å sikre godstrafikken inntil en relokalisering kan finne sted. Men også MD «mener at arealene ved Nygårdstangen er svært godt egnet for byutvikling og støtter Bergen kommunes ønske om å flytte godsaktiviteten ut av indre by. Området er på ca. 90 daa inntil bystasjonen som kan utvikles med bymessig bebyggelse. En flytting av godsterminalen vil også løse betydelige lokale miljøproblemer knyttet til støy og tungtrafikk som følge av aktivitetene ved dagens godsterminal.» Videre sies om reguleringsplan for midlertidig forlenget drift: «Det skal etterstrebes at det velges mest mulig flyttbare eller enkle løsninger slik at de ikke påvirker utflyttingsmulighetene negativt.» «(Brev av 24.04.2013 fra MD til fylkesmannen i Hordaland).

En fremtidig utflytting av godsterminalen er altså *omforent og forutsatt*. Dette avspeiles i bestemmelsene i kommuneplan 2010, slik de ble vedtatt etter MDs behandling og vedtak.

Arealdelen av Bergen kommuneplan er under rullering, mens samfunnsdelen ble vedtatt 24. juni 2015. Samfunnsdelen er kommunens overordnede plan og legger føringer for blant annet arealdelen. I samfunnsdelen står det:

«Byråds visjon for fremtiden er en aktiv og attraktiv by.» Viktige føringer for arealdelen er blant annet *Gåbyen og Kompakt by*. Det heter: *«En kompakt bystruktur gir grunnlag for gode bo- og livskvaliteter, aktive nærmiljø og en klima- og miljøvennlig byutvikling. Den reduserer reisebehovet og gjør at en stor del av reisene kan tas med gange, sykkel og kollektivtransport. Den kompakte byen skal derfor være fremtidens bystruktur for Bergen. Den kompakte byen har et tettbygd og mangfoldig bysentrum, som er lett tilgjengelig for alle byens innbyggere.»*

Totalt er terminalområdet på Nygårdstangen på ca. 90 daa. Med en antatt arealutnyttelse på T-BRA = 300 % slik det beregnes i pågående kommuneplanarbeid, vil dette kunne gi utbygging på i størrelsesorden 270.000 m² BRA. Med en fordeling på eksempelvis halvparten boliger og halvparten kontor/næring, vil det kunne bety ca. 4.500 – 5.000 nye beboere og ca. 5.000 nye arbeidsplasser inntil kollektivknutepunktet. Allerede i dag ligger store publikumshenvendte funksjoner i nærheten, som kjøpesenter,

og videregående skole med svømmeanlegg. Dagens godsområde på Nygårdstangen har et enormt potensiale til å bli et aktivum i byplanen.

Vi mener det vil være en unnlatsessynd å ikke gripe muligheten til å finne en endelig løsning for logistikknutepunktet for Bergensregionen *nå* - utenfor Bergen bysentrum. Nygårdstangen bør kun være aktuell for *kortsiktige* utbedringer. Vi mener at KVVU-ens anbefaling om å flytte godsterminalene ut fra sentrum på mellomlang og lang sikt er for defensivt. **Dette arbeidet må prioriteres så raskt som mulig. Gjøres ikke dette, vil man etter vår mening ikke oppfylle KVVU-ens samfunns mål, og spesielt ikke effektmål E4 om en bærekraftig byutvikling.**

Mindemyren

Terminalområdet på Mindemyren er 28 daa, altså under 1/3 av Nygårdstangen, og i vedtatt regulering beslages over 11 daa av dette til bybane, veger, kanal og parker. Områdereguleringsplanen er innrettet slik at store deler av området kan transformeres selv om jernbanevirksomheten på Mindemyren terminal fortsetter. (Pkt. 2.6 i den foreliggende KVVU'en. Her opplyses for øvrig feilaktig at JBV eier hele terminalområdet. Det riktige er at JBV og ROM Eiendom eier ca. halvparten hver.)

Terminalområdet på Minde gir derfor mye mindre utbyggingspotensial enn på Nygårdstangen. Jo raskere realisering av nytt logistikknutepunkt, jo raskere kan Minde utbygges ihht. vedtatt reguleringsplan. **Det primære og vesentlige for Bergen by må imidlertid være bytransformasjonen på Nygårdstangen. I forhold til den må Minde terminalområdes rolle som byutviklingsområde sies å være sekundær.**

Vi registrerer at JBV gjør Mindeterminalen til et argument for en rask mulighet for å etablere bybane via Mindemyren til Fyllingsdalen, ved å utvide kapasiteten på Nygårdstangen slik at både terminalen og sporene inn til Minde kan fristilles for bybane og annen bruk. **Vi advarer sterkt mot å gå i denne «fellen». Da vil sannsynligvis byutviklingen på Nygårdstangen utsettes i flere tiår, noe som totalt sett er meget uheldig for Bergens utvikling.** Det vil være mer bærekraftig å forsere utflytting fra Nygårdstangen til et nytt logistikknutepunkt, og så etablere bybane til Fyllingsdalen så raskt som mulig deretter.

Konklusjon

1. Lokaliseringsalternativet ved Flesland øst er avvist på sviktende premisser. Vi forutsetter at også dette alternativ inkluderes i de videre utredninger, herunder KS1, og vurderes opp mot øvrige videreførte alternativer.
2. Kombinasjonsmuligheten med persontogforbindelse mellom Flesland og Bergen er ikke tilstrekkelig utredet. Våre beregninger tilsier betydelig samfunnsøkonomisk lønnsomhet.
3. Modellbruken i konseptvalgutredningen er feilaktig og mangelfull. Beregningene må justeres, og vurderinger og konklusjoner må ettergås i KS1.
4. Nytt logistikknutepunkt må realiseres så raskt som mulig, og midlertidige tiltak på Nygårdstangen minimeres både i forhold til ressursbruk og tidshorison. På den måten kan man raskt løse både transportsektorens terminalbehov og byens behov for bærekraftig byutvikling.

Vennlig hilsen
NSB AS



Henning Myckland
Rådgiver, Trafikk og Plan
NSB Persontog



Sissel Bjørkto
Planutreder
ROM Eiendom AS

Vedlegg

Vedlegg 1: Skisse til trase og grafisk rute Bergen – Flesland

Vedlegg 2: Høringsuttalelse 23.01.15 til Bybane Fyllingsdalen/KDP for kollektivsystemet mellom Bergen sentrum og Bergen vest

Vedlegg 3: Enkel markeds- og samfunnsøkonomisk vurdering av persontog Bergen - Flesland

Vedlegg 4: Måloppnåelse for alternative terminalalternativer