

Att:
Svein Steine, Ingunn Renolen, Kjell Åge Matre

Kopi:
Rune Herdlevær

Hei!

Takk for møtet mandag forrige uke (28.11.) om utvikling av kollektivtilbudet mellom Bergen sentrum og Bergen vest.

Som avtalt sender vi vedlagt presentasjonen vi gjennomgikk.

- Hovedbudskapet er – som også dokumentert i NSBs høringsuttalelse til Jernbaneverkets KVVU for logistikknutepunkt i Bergensregionen – at et godsspor til nytt logistikknutepunkt i sørvest kombinert med persontrafikk, vil gi betydelig samfunnsøkonomisk nytte. Den grunner seg i mernytten av godssporet til også persontrafikk og dennes bidrag til kortere reisetider både lokalt i korridoren Bergen sentrum – Kronstad – Oasen – Kokstad og til / fra Bergen lufthavn Flesland. Vi stiller oss derfor undrende til at Jernbaneverket fortsatt velger å se bort fra disse fakta og heller anbefaler utbygging av godsaktiviteten i Bergen sentrum. Vi hadde nok også ventet at KS1-konsulentene hadde gått nærmere inn på disse forhold og ikke begrenset seg til Jernbaneverkets etter vår oppfatning for tidlig utsiling av et mer lønnsomt alternativ. Økt terminalaktivitet med tilhørende tungtrafikk på Nygårdstangen fremfor tilrettelegging for byutvikling, fremstår som svakt begrunnet og i strid med et bredt politisk ønske.
- Et persontogtilbud til Flesland via Fyllingsdalen vil ha stor positiv effekt på kollektivsystemet i Bergen og Hordaland. Reisetiden til Bergen lufthavn Flesland, Fyllingsdalen og Ytrebygda vil reduseres betraktelig. Dette gjelder både for reiser fra sentrum og internt mellom stasjonene, men også for videre reiser mot store deler av Bergen og Hordaland, der bytte i sentrum (eller Fyllingsdalen for Bergen vest) er naturlig. Et persontogtilbud med rask forbindelse mellom knutepunktene vil også gjøre det mulig å forenkle busslinjer, redusere driftskostnader og redusere bussbelastningen i Bergen sentrum uten at totaltilbudet reduseres. Driftskostnadene for busstilbudet vil kunne reduseres med anslagsvis 40 mill.kr/år i forhold til i dag. Passasjergrunnlaget anses allerede i dag stort nok til at en togløsning vil være aktuell. Kostnaden for en togløsning er heller ikke større enn andre samferdselsprosjekter som i dag planlegges og bygges. En togløsning bør derfor kunne vurderes også på kort sikt og gjennomføres i løpet av neste NTP-periode (2018-2029).
- Planprogrammet for utbygging av Bybanen mot Fyllingsdalen via Haukeland og Minde har vært sendt på høring med intensjon om vedtak i 2017. Denne utbygging av Bybanen behøver ikke være til hinder for også en kombinert gods- og persontogforbindelse Bergen – Fyllingsdalen – Rådal / Flesland, forutsatt at dette tas hensyn til i planleggingen. På et faglig grunnlag påviser vi imidlertid i vår presentasjon at en kombinasjon av den beskrevne gods-/persontogkorridoren og betjening av Fyllingsdalen med bybane, gir størst lønnsomhet dersom Bybanen føres over Puddefjorden fremfor via Minde. Dette både i form av bedre markedsgrunnlag og lavere driftskostnader for lokaltrafikken buss / bybane mellom Bergen sentrum og Bergen vest. Sammen med et koordinert busstilbud vil en slik føring av Bybanen til Fyllingsdalen kunne gi ytterligere ca. 30 mill. kr i årlig besparelse, dvs. tilsammen ca. 70 mill.kr/år.

Hilsen

Henning Myckland
Rådgiver, Trafikk og Plan
T: (+47) 938 45 603