



Arkivnr: 2014/10587-8
Saksbehandlar: Hans-Christian Engum

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Fylkesutvalet		11.06.2014

Sotrasambandet - Rapport om dimensjonering av ny Sotrabru for framtidig bybane - Orienteringssak

Samandrag

I samband med arbeidet med reguleringsplanar for nytt Sotrasamband har Statens vegvesen utarbeida ein rapport om utforming av ny Sotrabru. Her tilrår Statens Vegvesen at ny Sotrabru ikkje vert dimensjonert for framtidig bybane. Med bakgrunn i tidlegare vedtak vil fylkesrådmannen fremje ei sak for Kultur- og ressursutvalet i august slik at fylkeskommunen kan gi kome med innspel før reguleringsplanen blir sendt på høyring i november/desember 2014

Forslag til vedtak

Fylkesutvalet tek saka til orientering.

Johnny Stiansen
konst. fylkesrådmann

Bård Sandal
fylkesdirektør regional utvikling

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 30.05.2014

Bakgrunn

I brev av 21.5 2014 har Statens vegvesen oversendt ei oppsummeringsrapport av deira vurdering av val av brutype og vurdering av å tilretteleggje den nye brua for framtidig bybane. Rapporten er utarbeidd i samband med reguleringsplanane for nytt Sotrasamband og er eit viktig grunnlag for den vidare planprosessen.

Innhald i rapporten

I rapporten vektlegg Statens vegvesen følgjande punkt:

Vurdering og val av brutype

Mange ulike brutypar er vurdert og kostnadsrekna, jamfør kap.4 i oppsummeringsrapporten. Desse har klare skilnader i eigenskapar, fleksibilitet og byggekostnad, men alle kan dimensjonerast for bybane. Ut frå konklusjonane i forprosjektet vil Statens vegvesen anbefale brutypen med *ein brukasse*. Valet står då mellom ei hengebru med H-tårn eller ei skråstagbru med P-tårn som vist i oppsummeringsrapport. Desse brutypane er både fleksible i forhold til møblering av brua, og gir dei klart lågaste brukostnadene (både utan og med tilrettelegging for bybane). Samtidig er dette kjend teknologi der ein i Noreg har lang erfaring med slike brutypar.

I det vidare arbeidet vil ein optimalisere desse brutypane med omsyn på utforming og estetikk.

Veg-geometri og funksjonelle løysingar er tilpassa begge, men for å sikre framdrift i prosjektet og omsyn til vidare prosjektering, må endeleg val mellom hengebru og skråstagbru gjerast i løpet av reguleringsplanprosessen.

Bør ny Sotrabru dimensjonerast for bybane?

Statens vegvesen tek ikkje stilling til om bybanen bør førast til Sotra eller ikkje. Seinare planprosessar og avklaringar må vise om dette er aktuelt. Oppgåva i reguleringsplanen for Sotrasambandet er å vurdere om ny Sotrabru (fase1) bør dimensjonerast for ein framtidig bane. Alternativet vil vere å byggje ei separat bybanebru på det tidspunktet bane eventuelt skal realiserast (fase2).

Forprosjektet med gjennomført mogelegheitsstudie viser at det *funksjonelt* er likeverdig for bybanen om trase vert lagt på ny Sotrabru eller på ei eiga bybanebru. Det vil berre vere marginale skilnader i reisetid, moglege stopp, og dekningsgrad/potensial for byutvikling. Tilrettelegging for bybane på ny Sotrabru er då i første rekkje eit spørsmål om kostnader/ investeringstidspunkt, risiko for feilinvestering (teknisk og økonomisk), og mogleg finansiering. Vedlagt oppsummeringsrapport viser følgjande:

- Føresetnader for framføring av bybane er omtala i kapittel 3. Ein viktig konklusjon er at bybanen må gå med tospors-drift på eigen køyreveg, skilt frå øvrig trafikk. Dette er heilt parallelt med det som også gjeld i dag for bybanen i Bergen.
- Dersom ny Sotrabru skal dimensjonerast for bybane vil det medføre ein ekstra investeringskostnad i fase1 på rundt 1,3 mrd. kr. Dette er ekstrakostnader som då må inngå i finansiering for Sotrasambandet. I Anslag er det rekna konservativt på kostnadsskilnaden mellom bru utan og med bybane. Ekstrakostnaden vil auke dersom ein går ut over minimumsløysinga, der ein i tillegg til bybane berre har plass til tofelts veg med midtdelar og GS-veg. For bru utan bybane har ein rekna kostnader med breiare vegskulder enn det som er fastsett i vegnormalen. Det vert vurdert vidare i prosessen om ein skal redusere denne breidda i ei eller begge køyreretningar. I så fall vil kostnadsskilnaden også auke som følgje av det.
- Investeringsanalysen viser at bybane til Sotra må opnast seinast seks år etter at ny Sotrabru er opna for at det skal vere økonomisk lønsamt å gjere denne ekstra førehandsinvesteringa. Om Sotrasambandet vert bygd i perioden 2017-2021 vil det seie at bybanen må opnast seinast i 2027. Kollektivsystemet frå Bergen sentrum og vestover er ikkje avklara, og per i dag er det uråd å seie om det skal førast bybane til Sotra. Bybaneutgreiinga frå 2009 (Bergen kommune) slår fast at det vil

gå lang tid før folketal og passasjergrunnlag er stort nok til at ein når det som vanlegvis vert sett som terskelverdiar for å velje bybane.

Med dette utgangspunktet meiner Statens vegvesen det *ikkje* er forsvarleg å tilrå at ny Sotrabru vert dimensjonert for bybane. Det er for stor kostnad og risiko for eit *mogleg* framtidig tiltak som er så lite avklara. Det vil også vere ein klar risiko for at ein legg til rette for noko som viser seg å ikkje vere optimalt når banen eventuelt skal byggjast.

Statens vegvesen vil difor fremje reguleringsplan der ny Sotrabru *ikkje* vert dimensjonert for bybane. Både ut frå økonomi og risiko for feilinvestering vil det vere riktig å byggje ei eiga bybanebru om/når banen til Sotra skal etablerast.

Fylkesrådmannens vurdering

Fylkesrådmannen meiner oppsummeringsrapporten om utforming av ny Sotrabru er eit svært sentralt dokument for den vidare planprosessen. Spørsmålet om den nye brua skal dimensjonerast for framtidig bybane har det vore mykje politisk interesse omkring. Fylkesrådmannen vil difor leggje fram rapporten for politisk handsaming i Kultur- og ressursutvalet i deira møte 19.08.2014 slik at fylkeskommunen kan gi kome med innspel før reguleringsplanen blir sendt på høyring i november/desember 2014.