

NotatDato: 30.04.2018
Arkivsak: 2018/10038-4
Saksbehandlar: oleharl

Til:	Utval for miljø og samferdsel 15.05.2018 Fylkesutvalet 31.05.2018
Frå:	Fylkesrådmannen

Avkorting av Bybanen til Fyllingsdalen ved Oasen**Føremål med saka**

Denne saka er ei orientering til Utval for miljø og samferdsel 15.05.2018 og Fylkesutvalet 31.05.2018 om at Styringsgruppa for Miljøløftet 27.04.2018 fatta vedtak om kutt i byggetrinn 4 av Bybanen for å få kontroll på kostnader og risiko i prosjektet.

Styringsgruppa fatta fylgjande vedtak i møtet 27.04.2018:

Med bakgrunn i tidlegare omtalte kostnadskontroll vedtek styringsgruppa fylgjande:

- *Tidlegare vedtekne kutt vert opprettheldt, med unntak av at varelevering til Oasen skal sikrast på ein hensiktsmessig måte.*
- *Bybanens byggetrinn 4 vert avslutta ved Oasen. Etablering av depot som fjell-løysing med dagslys i Løvestakken vest vert lagt til grunn.*
- *Vidareføring til Spelhaugen skal gjennomførast så raskt det er finansielt rom for dette, med den klare føresetnad at slikt tiltak ikkje skal forseinka byggestart på neste byggesteg til Åsane.*
- *Innkorting av traseen skal utførast slik at det er mogleg å slutføra strekninga til Spelhaugen på eit seinare tidspunkt. Arbeidet skal samstundes gjerast på ein slik måte at det mellombelse endestoppet på Oasen vert eit funksjonelt knutepunkt med gode bymessige kvalitetar.*
- *Bybanen utbygging tek initiativ til ein gjennomgang av kostnadsfordelinga mellom partane.*

Roller og prosess

Oppretting av ei styringsgruppe for Miljøløftet er eit krav i Stortingsproposisjon 11S (2017-2018)

Finansiering av bypakke Bergen i Hordaland, som sikrar det statlege bidraget til prosjektet. No kjem ein kort gjennomgang av kva for rollar dei ulike etatane har inn i Miljøløftet og bybaneprojektet:

- Bergen kommune er planstyremakt og avgjer arealbruk.
- Hordaland fylkeskommune er byggherre for Bybanen til Fyllingsdalen og ansvarleg for kostnadskontroll og risikostyring i prosjektet, og rapporterer jamleg til Styringsgruppa for Miljøløftet.
- Styringsgruppa er leia av vegdirektøren på vegne av staten, som bidreg med 50 prosent av finansieringa i prosjektet.
- Styringsgruppa for Miljøløftet har ansvaret for god styring og koordinering av Miljøløftet, basert på prinsipp om porteføljestyling og mål- og resultatstyring.

Kostnadsutviklinga i prosjektet

Kvalitetssikringsrapporten KS2 Bybane Bergen sentrum – Fyllingsdalen, Btr 4 (oktober 2017) tilrådde at prosjektleder (Bybanen Utbygging (BU)) burde styre prosjektet innanfor ei ramme på P30, som betyr 7 150 MNOK. Vidare foreslo KS2-konsulenten at administrativ leing i HFK vert tildelt eit styringsmål på P50, eller 7 600 MNOK. På denne bakgrunn bad fylkesrådmannen om at BU identifiserte kutt for 500 MNOK frå prosjektet for å redusere risikoen for kostnadsoverskriding. Den påfølgande kuttprosessen hausten 2017 resulterte i ei kuttliste på 269 MNOK, men det har sidan vist seg å vere krevjande å oppretthalde kuttet *Ikke byggje varelevering Oasen*. Å ikkje realisera dette kuttet har redusert kuttlista til omlag 150 MNOK. Samstundes har vidare framdrift og detaljprosjekteringa avdekt fleire nye element som aukar kostnadane i prosjektet. Dei tre største kostnadsdriverane er krav frå JBD om mellombels løysing for godshandtering på Koengen for å kunne frigjere areal på Mindemyren, krav om å flytte depot inn i fjell på Spelhaugen i staden for den regulerte løysinga i dagen og økte kostnader på prosjektering og grunnverv. I tillegg er det avdekkja andre mindre tilhøve. Samla sett gjev dette ein meirkostnad på 400 MNOK.

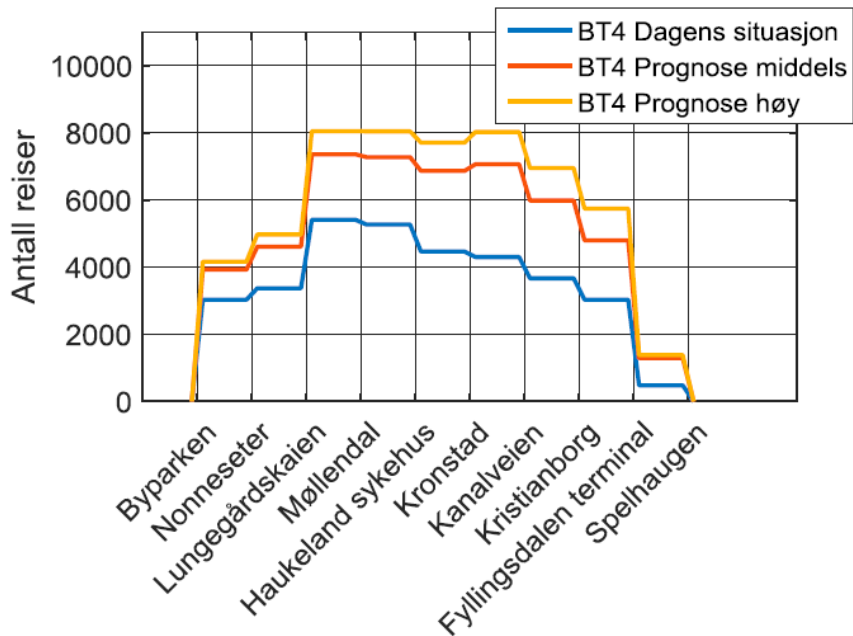
Fylkesrådmannen peika i styringsgruppermøter den 12. mars og 6. april på at kostnadene for Bybanens byggetrinn 4, tross dei kuttane som var gjort, framleis var utanfor styringsramma for prosjektet. Difor var det trong for ytterlegare kostnadsreduksjon, og for å oppnå dette har ei eventuell avkorting av byggetrinn 4 vore diskutert i styringsgruppa. Med den utviklinga som har vore på kostnadssida i prosjektet, var styringsgruppa samd i at det var lite truleg at ein kunne klare å byggje heilt til Spelhaugen. I sak til bystyret 25.04.2018, har Byrådet i Bergen på si side uttrykt forståing for at ein redusert utbygging er naudsynt med dei nemnde meirkostnadane på 400 MNOK og med dei ressursane som no er tilgjengelege. Byrådet delar også oppfatninga til fylkesrådmannen om at det ikkje er identifisert andre og mindre problematiske kutt som kan bringe risikoen ned på eit akseptabelt nivå.

Bybanen utbygging har no fått oppdatert den kvantitative delen av analysen som vart levert i KS2-rapporten i oktober 2017. Den oppdaterte analysen blei presentert for styringsgruppa 27.04.2018 (sjå vedlegg 1 for oppsummering av analysen). Analysen syner at uvisse knytt til grunnverv i prosjektet er redusert og at allereie utført arbeid trekk uvisse i prosjektet ytterlegare ned. I kombinasjon med allereie vedtekne kutt og det føreslegne kuttet som inneber å avslutta banen ved Oasen vil Bybanen til Fyllingsdalen vere innanfor styringsramma på 7600 MNOK. På bakgrunn av dette, fatta styringsgruppa vedtaket øvst i notatet.

Om kuttet ved Oasen

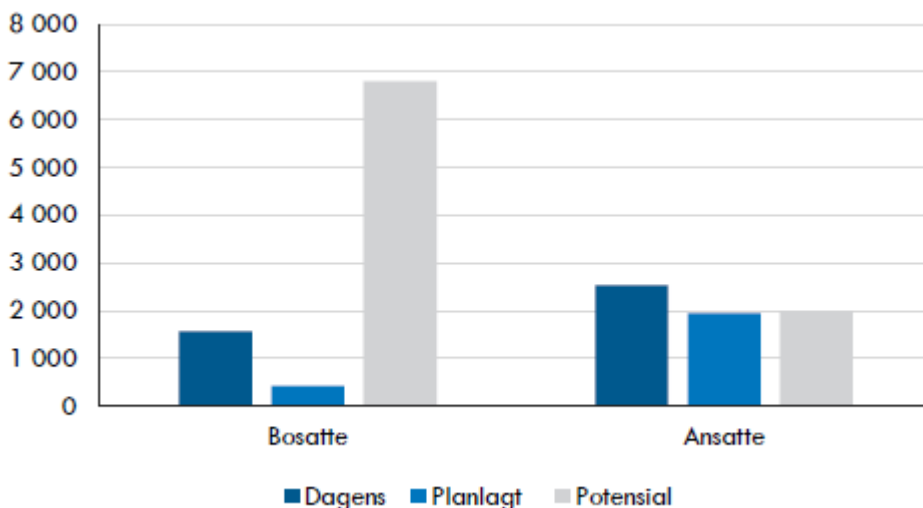
Korridoren frå Bergen sentrum via Mindemyren og gjennom Løvestakken til Fyllingsdalen blei tilrådd i utgreiinga «Fremtidig bybanenett» frå 2009. Fyllingsdalen terminal ved Oasen er det suverent viktigaste målpunktet og kollektivknutepunktet i Fyllingsdalen. Matebussar og direktebussar vil gå innom her. Bybanen gjev eit nytt tverrsamband mellom Fyllingsdalen og Bergensdalen, og med det direkte samband mellom byutviklingsområdet Mindemyren, Haukeland sjukehus og Fyllingsdalen. Bybanen til Fyllingsdalen vil også auke kapasiteten på indre strekning av eksisterande bybanelinje. Spelhaugen er eit mindre viktig stopp, men det var behov for å strekke linja til Spelhaugen for å finne areal til depotområde. I tillegg er det mogleg i eit lengre perspektiv å forlengje linja vidare vestover frå Spelhaugen til Loddefjord, som er det andre store knutepunktet i kollektivsystemet i Bergen vest.

Spelhaugen har i dag eit lågt passasjergrunnlag samanlikna med dei andre haldeplassane langs traseen, slik grafen under frå reguleringsplanen syner. I så måte vil ikkje ei avkorting få store konsekvensar for passasjergrunnlaget for Bybanen til Fyllingsdalen. Prognosen for 2040 er om lag 35 000 - 39 000 passasjerar i døgnet for hele traseen. Belegget fordeler seg som på figuren under. Relativt få passasjerar sit på heilt til Spelhaugen. Passasjervolumet er avhengig av byutvikling på Spelhaugen.



Figur 1 - Figuren viser tal passasjerar per døgn (ei retning) på Bybanen for dagens situasjon og ulike prognosar for 2040. Det ligg tunge målpunkt midt på linja, som Haukeland sjukehus, Kronstad og Mindemyren. Dette gjev ein god balanse i begge retningar.

Ei avkorting ved Oasen vil som nemnt ikkje få store konsekvensar for passasjergrunnlaget for Bybanen til Fyllingsdalen. Samstundes er det eit potensiale for å auke passasjergrunnlaget om ein seinare skal byggje Bybanen ut til Spelhaugen, noko som ville vere i tråd med lokale og regionale planar om samordna areal- og transportpolitikk. Grafen under frå konsekvensutgreiinga syner at det er eit betydeleg potensiale for byutvikling på Spelhaugen som Bybanen kan bidra til å utløyse.



Figur 2 - Busette og tilsette rundt haldeplass Spelhaugen

Kuttet føreset at det føreslegne depotet i fjell på Spelhaugen vert realisert som fjelløysing med dagslys i Løvstakken vest i staden. Norconsult har på vegne av Bybanen utbygging gjort ein moglegheitsstudie av å flytta depotet. Konklusjonen syner at det er teknisk mogleg å flytta depotet og å avslutte banen ved Oasen om haldeplassen blir flytta 29 meter mot aust. Etablering av nytt depot krev regulering, men arealet er innafør planområdet som tidlegare er meldt opp, det er i hovudsak i fjell og Bergen kommune eig arealet.

Vedlegg

- 1 Vedlegg - oppsummering av oppdatering av den kvantitative delen av KS2-rapporten