



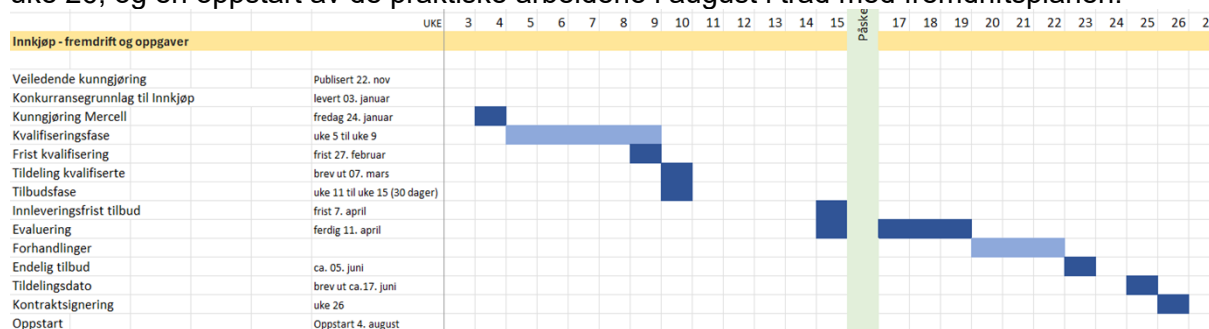
Det ble den 01.02.2025, varslet oppstart av planarbeidene. Fristen for å komme med merknader gikk ut 3. mars. Det kom inn ca. 60 merknader til planene fordelt på ca. 35 merknader til banetraseen, og 25 merknader til sykkelplanen. Det er ikke kommet inn varsel om innsigelser, men Forsvarsbygg forbeholder seg retten til å komme med innsigelser senere, dersom de finner det nødvendig.

Det ble avholdt informasjonsmøter den 11. og 13. februar med til sammen ca. 130 deltakere. I tillegg har det vært avholdt møter med bla. Telenor, Verdensarv- og fagråd, Forsvarsbygg, Syklistforeningen og prosjektgruppemøter. Etter merknadsfristen gikk ut har Plan- og bygningsetaten (PBE) samlet og gått gjennom merknadene, og det planlegges oppfølgende møter med flere av innsenderne.

Denne våren arbeides det med, og planlegges for følgende forprosjekter:

- Grunnundersøkelser - boreplan under utarbeiding (Bybanen Utbygging)
- Kollektivbetjening (VLFK)
- Trafikknøtat utarbeidet - følges opp i PBE
- Sandvikstorget
- Bryggen og Torget - juridisk bindende illustrasjonsplan og helhetsplan
- Optimalisering, trafikale løsninger ved Sandviken sykehus
- Heggebakken og Katedralskolen

Når det gjelder konsulentoppdraget er nå prekvalifiseringsfasen ferdigstilt, og vi går nå inn i tilbudsfasen. Fristen for å komme med tilbud er satt til 7. april, dette gir er kontraktssignering i uke 26, og en oppstart av de praktiske arbeidene i august i tråd med fremdriftsplanen.



Finansiering

Det har vært spilt inn ulike formuleringer både til Nasjonal transportplan og statsbudsjettet, men staten viser fortsatt til at forhandlinger om endelig statlig bidrag først kan starte etter at reguleringsplan for hele strekningen er vedtatt. Ut fra signalene fra Staten, legger byråden til grunn at dette senest gjennomføres høsten 2027, slik at finansieringen er på plass til planlagt byggestart i 2028.

Det er etter vedtak i både Bystyret og Fylkestinget 02.10.2024 lokalpolitisk enighet om å bruke bompenger i tråd med prop. 11S (2017/2028) til å sikre framdrift i prosjektet med Bybanen BT5. Selv om staten ikke har lovd finansiering til bybanen til Åsane har de vært tydelige på at Bybanen til Åsane er et prioritert prosjekt, og at det vil komme statlig finansiering i etterkant av vedtatt reguleringsplan. Staten har også signalisert at de står ved sitt løfte om 70 % finansiering av prosjektet. Samlet sett vurderer derfor både Vestland fylkeskommune og byråden at risikoen ved bruk av bompenger fram til statlig finansiering er på plass som akseptabel.

Bruken av bompenger inngår i den samlede prosjektkostnaden og vil avregnes mot det statlige bidraget når den endelige finansieringsplanen foreligger.

Bystyret og Fylkestinget vedtok 2. oktober 2024 en kompromissløsning som la til grunn at Bergen kommune snarest mulig skulle starte reguleringsarbeidet for strekningen Kaigaten – Sandviken, samt ny sykkelrute på strekningen. De andre vedtatte reguleringsplanene for

bygging av bybane til Åsane endres ikke. Dette gjør det mulig å starte prosjektering og grunnnerverv på denne delen av strekningen, samtidig som planleggingen av banen fra Kaigaten til Sandviken pågår. På denne måten sparer man tid. Det arbeides også aktivt for å fremskynde prosessen med forlenget Fløyfjellstunnel, og Vegvesenet arbeider med optimalisering av rampene til Fløyfjellstunnelen. Dette vil kunne korte ned samlet byggeperiode med over et år. I sitt høringssvar til oppstart av reguleringsarbeidet anslår Vestland fylkeskommune at man med rask oppstart av KS2-arbeidet og snarlig finansiering av Fløyfjellstunnelen, kan åpne Bybanen til Åsane allerede i 2036.

Vestland fylkeskommune bygger bybanen og har i perioden frem til 2027 meldt om et samlet behov på 535 mill. til prosjektering og grunnnerverv. Dette gjelder for hele strekningen fra Kaigaten til Vågsbotn. Bergen kommune har meldt inn et samlet behov på 105 mill. til reguleringsplanen for Bybanen på strekningen Kaigaten – Sandviken. Bruken av bompenger er i henhold til prop. 11S (2017-2018) er avgrenset til banetraséen, inkludert felles tverrsnitt for bane og sykkel, samt planlegging av tiltak som er ei direkte følge av ny banetrasé.

Det kan ikke benyttes bompenger til planlegging av den delen av hovedsykkelruten som ikke er direkte følge av ny bybanetrasé. Finansiering av dette er derfor ikke inkludert i kostnadsrammen, men sikres alternativ finansiering som egeninnsats, belønningsmidler mv. Endelig kostnadsfordeling vil avhenge av valg av løsning.

Det meldes altså nå om et samlet behov for 640 mill. i bompenger. Saken vil behandles i styringsgruppen i Miljøløftet 12.03.2025.

Med hilsen
Christine Kahrs – byråd for byutvikling

Dokumentet er godkjent elektronisk.