
Saksnr: 2020/36319-97
Saksbehandlar: Ole Hallvard Harlem
Dato: Dyrbekk
19.10.2021

Til: Fylkesutvalet

Frå: Fylkesdirektør Rune Haugsdal

Svar på spørsmål om investering og driftskostnader for Bybanen til Åsane

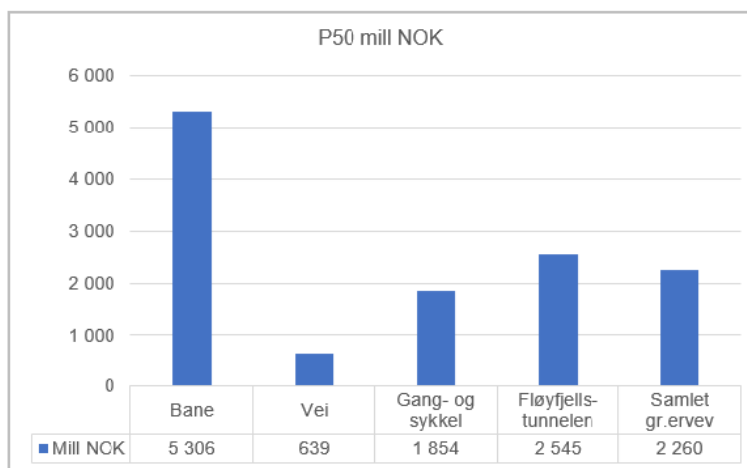
Kostnader

Arbeidet med utgreiing av tunnelalternativ og samanlikning med dagalternativet har hatt fokus på å vurdere dei to alternativa etter kriteria for måloppnåing og konflikt i prosjektet. Det gjev eit estimat på grad av måloppnåing og konflikt som dei to alternativa førar med seg. Samla sett, vert dette nytta til å sette dei to alternativa opp mot kvarandre og samanlikne for å gje eit grunnlag for val av løysing.

Fokuset i det arbeidet har ikkje vore å detaljere ut eit heilskapleg driftsopplegg og kostnadsbilete. Til det har tida til utgreiing vore for kort og det er framleis stor uvisse. Den samla kostnadsoversikten vil vi få når vi ser løysingane i den endelege reguleringsplanen. Løysingane vil i stor grad påverke både investerings- og driftskostnadane. Fylkesdirektøren tek i dette svaret ein gjennomgang av det ein veit so langt i prosjektet.

Når det gjeld investeringskostnaden for bybaneprojektet, vart det gjort eit anslag for dagalternativet på skissefasenivå i juni 2020. Totalkostnaden vart da berekna til 12,6 milliardar kroner.

I skissefaserapporten for dagalternativet (31.10.2020) var kostnaden presentert slik, fordelt på dei ulike elementa i prosjektet:



Figur 3-21: Prosjektkostnad (eks. MVA) i mill. NOK fordelt på bane, vei, sykkel og Fløyfjell-tunnel. Grunnerverv er ikke fordelt.

Me kan sjå at etableringa av Bybanen er den største einiskilde komponenten, med 5,3 milliardar kronar. Det samla grunnvervet på 2,3 milliardar er her ikkje fordelt på dei ulike delane av prosjektet.

Dei ulike delane har ulike kjelder til finansiering. Bybanen til Åsane er inkludert i gjeldande Nasjonal transportplan (NTP) som eit prosjekt under 50/50-ordninga, kor staten dekkjer 50 prosent av kostnaden. Dei resterande 50 prosentane vert finansiert lokalt med bompengar.

I NTP vert det peikt på at gang- og sykkeldelen av prosjektet skal finansierast gjennom byvekstavtalen og Miljøløftet. Her vert det peikt på post-30-midlane til tiltak for gange, sykkel og kollektiv langs riksveg.

I NTP er det også sett av midlar utanfor 50/50-ordninga til forlenging av Fløyfjellstunnelen, som er ein føresetnad for bybaneprosjektet. I tillegg er det sett av midlar til oppgradering av søre del av tunnelen i tråd med forskrift om tunneltryggleik (tunnelsikkerhetsforskriften).

I arbeidet med utgreiing av dei to løysingane for Bybanen i sentrum er investeringskostnad vurdert. Det syner ein skilnad på om lag 2,2 milliardar kroner, som kan leggjast til om tunnelalternativet vert valt. Dette vil ikkje vere ein del av 50/50-ordninga slik det vart vurdert i gjeldande NTP. Det gjev ein totalkostnad for bybaneprosjektet (utan vogner) på om lag 14,8 milliardar kronar.

Når det gjeld investeringa knytt til vognmateriell er det også her uvisse knytt til behovet. Gitt løysingane i reguleringsplanen, vil det truleg vere behov for mellom 16 og 22 nye vogner. Om ein pris per vogn på 40-45 millionar kronar vert lagt til grunn, vil det gje ein totalpris på mellom 640 og 990 millionar kronar. Fylkesdirektøren understrekar at dette er grove estimat med stor uvisse. Gjennom byvekstavtalen vert det slått fast at det fylkeskommunale tilskotet til Miljøløftet kan verte nytta til investeringar i bybanevogner.

Det har ikkje vore gjort ein grundig utgreiing av driftskostnadane for heile traseen til Vågsbotn ennå. Eit grovt estimat kan peike på driftskostnadar på kring 80 - 120 millionar kronar knytt til operatørkostnadar, vedlikehald av vogner og infrastruktur. Utgreiingsarbeidet med tunnelalternativet har og gitt meir kunnskap om driftskostnadar knytt til underjordiske haldeplassar. Arbeidet peiker på ein årleg fordelt kostnad på om lag 6-10 prosent av investeringskostnaden for ein underjordisk haldeplass. Med dagalternativet mot Åsane vert det ein slik underjordisk haldeplass under Sandvikskirken. Med tunnelalternativet vert det også ein ved Øvregaten.

Det samla kollektivtilbodet

I arbeidet med planlegging av byggetrinn fem av Bybanen, er det utarbeidd prognosar for marknadsgrunnlaget i heile korridoren - samla for buss og bybane. Det har særleg vore fokus på naudsynt kapasitet i rush, som er dimensjonerande for infrastrukturen. VLFK/Skyss har levert notat om mogleg framtidig kollektivnett til reguleringsplanprosjektet. Her blir dagens passasjertal framskriva til 2032. Det blir ut frå dette lagt til grunn at Bybanen bør køyre med fem minuttintervall, og at ein bør ha kapasitet på om lag 95 prosent av dagens buslinjennett i rush. Dette er imidlertid grove berekningar som er baserte på fleire føresetnader som per no inneber stor uvisse.

Byggetrinn fem vil påverke store delar av kollektivnettet i Bergen, og fleire sentrale føresetnader er ikkje fastlagt. Naudsynt og mogleg tilbod med buss når ny bybanestrekning er på plass, er i stor grad påverka av kva løysingar som blir landa i reguleringsplan for bybanen. Per no er det også ulike forslag til driftskonsept lagt fram frå VLFK/Skyss og i Bergen kommune sine utgreiingar.

Vidare vurderingar av framtidige driftskostnader vil vere del av vidare prosess med planarbeid og førebuingar dei komande åra. Erfaringa frå byggetrinn ein til tre i sørkorridoren i Bergen er at ein har fått ei kraftig auke i tal passasjerar i kollektivsystemet. Dette er i tråd med hensikta med å etablere bybane, som eit høgkvalitets og attraktivt kollektivtilbod. Utbygginga mot Fyllingsdalen og Åsane vil forsterke denne utviklinga og gje meir nytte ut av tidlegare investeringar. Dette byggjer opp under mål for byutvikling og transportsystem i Bergensområdet.