

# Tunnelutredningen

Det gledelige kompromisset fra fylkeskommunen medfører at alle gode krefter nå kan samles om å få en rask finansiering av banestrekningen fra Eidsvåg N til Åsane Senter eller til Vågsbotn.

- Tunnelutredningen må gi anbefaling om den beste, billigste og raskeste løsningen på **strekningen fra sentrum til Eidsvåg N**.
- Arbeidet må komme i gang raskest mulig etter at bystyret har valgt dagløsning eller tunnel slik at en eventuell pause med ubrukt banestrekning i Åsane blir kortest mulig.
- De ulike alternativene gir ulike muligheter for å bygge bane til Dokken. Kostnadsforskjellen på denne strekningen må tas med i regnestykkene.

# Dagalternativet må sammenlignes med



## Hovedtrekk

- To tunneler boret med tunnelboremaskin fra Nøstet til Eidsvåg med en u-sving under sentrum. Svingen er nødvendig for at hele traséen skal gå i fast fjell.
- Påkobling av eksisterende linje fra Jernbanestasjonen med bybanestasjon under Torgallmenningen.
- Fem enkle holdeplasser i fjell på Fjellsiden og i Sandviken med rullefortau i utgangstunnelene.

Det kan vurderes varianter av hovedalternativene. For eksempel kan dagalternativet kombineres med en tunnel fra Amalie Skrams Vei til Eidsvåg.

# Sammenligningen må skje på samfunnsøkonomisk grunnlag

- Tid:
  - Når blir byggegrunnen ledig?
  - Anleggstid.
  - Hvilket år kan prøvedrift starte?
- Kostnader:
  - Investeringer og bompengebruk.
  - Samfunnsøkonomiske tillegg som f.eks. kostnader for næringsdrivende på gateplan.
- Kvalitet:
  - Både kvantifiserbare forhold og faktorer som ikke kan tallfestes.

Sammelingningsemne		Bybanetunnel		Dagalternativet	
Tid	Oppstart når planen er godkjent og grunnen er tilgjengelig	Tunnelutredning 2025. Regulering 2026.		Åsaneveien 2037, Torget 2037.	
	Anleggstid inkludert forsinkelse på grunn av arkeologi	7 år		minst 8 år	
	<b>Første mulighet for prøvedrift</b>	2 034		2 045	
Kostnader			Bompenger		Bompenger
	Forlengelse av Fløyfjellstunnelen	-		5 980	2 700 *
	Bane, tunneler, stasjoner og gangtunneler	11 414	3 424	10 000	3 000 **
	Ulemper næringsliv i på gateplan	-		4 300	
	Bruk av sentrumsarealer inkl. ulemper for arrangører	-		2 000	
	Ulempe ved manglende synlighet. Kr 1 per passasjer. 5 millioner passasjerer i året i 10 år.	50		-	
Kostnader ved videreføring til Nøstet	Bane, ulemper for næringsliv og Nordnestunnel for biler.	516	155	5 000	1 350
	<b>Sum kost</b>	11 980	3 579	27 280	7 050
Kvalitet	Kundepotesial innen 5 minutter fra holdeplassene i <b>sentrum</b> . (Rullefortau gir 1 minutt redusert gangtid)-	30 000		17 000	
	Kundepotesial innen 5 minutter fra holdeplassene i <b>Sandviken</b> . (Rullefortau gir 1 minutt redusert gangtid)-	16 000		11 000	
	Reisetid fra Jerbanestasjonen til Amalie Skrams vei	6 minutter		9 minutter	
Kvalitet som ikke kan tallfestes	Brudd på den historiske forbindelsen mellom bebyggelsen og Vågen.	OK		Ikke OK	
	Risiko for ulykker i sentrum	OK		Ikke OK	
	Anleggsulemper. trafikkavvikling, miljøulemper etc.	OK		Ikke OK	
	Best	* For investeringene er det benyttet 70 % statlig andel og 30 % bompengandelen.			
	Kan aksepteres	Hele Fløyfjellstunnelen er med i grunnlaget.			
	Uakseptabelt	** Betyr usikkert kostnadstall som fylkeskommunen må oppgi.			

# Planarbeidet bør skje parallelt med Tunnelutredningen

## Bybanetunnel

- Konsekvensutredning felles for begge alternativene.
- Arbeid med reguleringsplaner
  - Nøstet (inkludert i Dokken Sør)
  - Område ved Marken/Strømgaten
  - Eidsvåg, vest for dagens E39

## Dagløsningen

- Konsekvensutredning felles for begge alternativene.
  - KU-en må behandle temaer som er tatt opp i klagen
- Hvis ønskelig:
  - Politisk behandling av endringer foreslått i KS2-behandlingen og forslag om etappevis framdriftsplan.

## Etter Tunnelutredningen og valg av alternativ

### Enten

- Vedtak av reguleringsplanene
- KS2 av bearbeidet Bybanetunnel

### eller

- KS2 med samfunnsøkonomisk vurdering av revidert dagløsning