



Innst. S. nr. 94

(2005-2006)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 75 (2004-2005)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om revidert bompengoordning for Bergensprogrammet

Til Stortinget

SAMMENDRAG

Innledning

Stortinget har gjennom behandlingen av St.prp. nr. 76 (2001-2002), jf. Innst. S. nr. 45 (2002-2003), gitt sin tilslutning til hovedlinjene i Bergensprogrammet, og til et finansieringsopplegg med både kommunale, fylkeskommunale og statlige bevilgninger, samt bompengedokumentasjon. I vedtakene i Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune lå det inne en forutsetning om at midlene skulle fordeles med om lag 45 pst. til vegtiltak og om lag 55 pst. til kollektivtrafikk og øvrige tiltak. De største prosjektene i Bergensprogrammet er første byggetrinn av Ringveg vest, Bybanen mellom Nesttun og Bergen sentrum samt Skansentunnelen.

Som følge av endringer i inntekts- og kostnadsanslag blir det i St.prp. nr. 75 (2004-2005) foreslått å endre bompengedokumentasjonen for Bergensprogrammet. Det legges opp til å gjennomføre endringer i rabattsystemet. Forventede bompengedokumentasjoner er redusert som følge av forsinket innføring av AutoPass og høyere rabattandel enn forutsatt. I tillegg er de statlige og fylkeskommunale rammene til Bergensprogrammet noe redusert. Samtidig har kostnadsoverslagene for enkelte av prosjektene økt betydelig.

Videre legges det opp til å etablere flere bomstasjoner og å kreve inn bompenger alle dager hele året. I tillegg blir det søkt om tillatelse til å ta opp lån for å kunne finansiere en parallell utbygging av Bybanen og Ringveg vest. For å finansiere et låneopptak av den størrelsesorden som er nødvendig for å gjennomføre parallell utbygging av disse prosjektene, blir det også

søkt om tillatelse til å forlenge bompengeperioden med fire år, til utgangen av 2015.

Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø skal gi svar på Bergens transport- og miljøutfordringer, og avklare de viktigste oppgavene i de kommende 15-20 årene. Begrunnelsen for Bergensprogrammet er den sterke veksten i vegtrafikken Bergen har opplevd. Denne trafikkveksten har skapt et betydelig press på transportsystemet. Den viktigste transportpolitiske utfordringen i Bergen er å snu denne trenden gjennom etablering av konkurransedyktig kollektivtransport med høyere kapasitet og kapasitetsreserver enn i dagens busstransport. Målet må være at kollektivtransporten samlet kan ta større markedsandeler i forhold til privatbil, og at mest mulig av den forventede trafikkveksten overføres til kollektive transportløsninger.

Endrede økonomiske forutsetninger i Bergensprogrammet

I St.prp. nr. 76 (2001-2002) var det lagt til grunn en årlig nettoinntekt fra bomringen på 2 500 mill. kroner i hele bompengeperioden (omregnet til 2005-prisnivå). Samlet viser endringene en inntektssvikt på om lag 580 mill. kroner i hele bompengeperioden 2002-2011.

I tillegg er det i perioden 2002-2005 stilt til disposisjon om lag 200 mill. kroner fra tidligere bompengedokumentasjon i Bergen.

Behandlingen av St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 innebærer at det må legges til grunn en noe lavere fylkesfordelt ramme til Hordaland enn forutsatt i St.prp. nr. 76 (2001-2002). Med forutsetningen om at 50 pst. av den fylkesfordelte rammen til Hordaland skal gå til Bergensprogrammet, vil den samlede statlige rammen bli på om lag 1 340 mill. kroner i perioden 2002-2011, eller om lag 200 mill. kroner lavere enn opprinnelig forutsatt.

Videre er gjennom behandlingen av fylkesvegplanen for perioden 2002-2011 fylkeskommunens bidrag redusert fra 164 mill. kroner til 115 mill. kroner.

Den samlede kostnadsøkningen for Bergensprogrammet er anslått til i størrelsesorden 900 mill. kroner.

Bergen kommune går inn for at prosjektene Ringveg vest og Bybanen skal bygges ut parallelt. Forutsetningen om parallell utbygging av Ringveg vest og Bybanen innebærer at det vil være nødvendig å finansiere utbyggingen gjennom låneopptak som nedbetales med bompenger. Den konkrete fremdriften i prosjektene vurderes nærmere også ut fra en optimal økonomisk løsning.

Bompengesøknad og lokal behandling i Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune er nærmere omtalt i kapittel 3 i proposisjonen.

Rv 557 Ringveg vest

I forbindelse med Bergen kommunes behandling av reguleringsplanen for Ringveg vest, ble strekningen delt inn i tre utbyggingsetapper.

Etter eksternt kvalitetssikring av prosjektet legger Samferdselsdepartementet til grunn en styringsramme på 1 080 mill. kroner og en kostnadsramme på 1 180 mill. kroner (2005-kroner) for første etappe av Ringveg vest. Den samfunnsøkonomiske nytten (netto nytte) for prosjektet er beregnet til 110 mill. kroner. Prosjektet har en netto nytte/kostnadsbrøk (NN/K) på 0,1.

Første etappe er noe kortere enn det som opprinnelig ble lagt til grunn i St.prp. nr. 76 (2001-2002).

Bybanen

Prosjektet skal utgjøre hovedstammen i kollektivtransportsystemet i sørkorridoren i Bergen. Det er lagt til grunn at Bybanen skal gå fra Kaigaten i sentrum til Nesttun og videre til Rådal og Flesland, men med etappevis utbygging. Første byggetrinn er den om lag 10 km lange traseen fra Sentrum til Nesttun.

Etter eksternt kvalitetssikring av prosjektet legger Samferdselsdepartementet til grunn en styringsramme på 1 640 mill. kroner og en kostnadsramme på 1 800 mill. kroner (2005-kroner).

Den samfunnsøkonomiske nytten for prosjektet er beregnet til -640 mill. kroner. Prosjektet har en netto nytte/kostnadsbrøk på -0,2.

I forbindelse med framleggingen av St.prp. nr. 76 (2001-2002) ble kostnadene beregnet til 1 300 mill. kroner.

ALTERNATIV BRUK AV RIKSVEGMIDLER TIL INVESTERING I BYBANEN

Bybanen i Bergen er forutsatt finansiert gjennom ordningen med alternativ bruk av riksvegmidler og bompenger, jf. blant annet St.prp. nr. 1 (2001-2002). Ordningen legger opp til at riksvegmidler og bompenger kan brukes til infrastrukturiltak for skinnegående kollektivtransport når det kan dokumenteres at dette vil gi et bedre transporttilbud enn om bevilgningene brukes til ordinære veginvesteringer. Alternativ bruk forutsetter videre at Bybanen må avlaste vegnettet og redusere behovet for ordinære veginvesteringer.

Bergen kommune har utarbeidet dokumentasjon som kommunen mener viser at Bybanen kvalifiserer for alternativ bruk av riksvegmidler.

Statens vegvesen og TØI har gjennom sine utredninger konkludert med at det ikke kan dokumenteres at Bybanen oppfyller kravene for alternativ bruk av riksvegmidler. Samferdselsdepartementet deler ikke denne oppfatningen. En aktiv kollektivsatsing, inkludert Bybanen, er nødvendig for å etablere gode kollektivalternativer til biltrafikken. Det er først når et kapasitetssterkt kollektivsystem er etablert, at det ligger til rette for en mer restriktiv bilpolitikk, slik at trafikkveksten etter 2015 i større grad kan betjenes med kollektive transportmidler, og store kødannelser på vegsystemet i Bergen kan unngås. Kollektivsatsing inkludert Bybanen, kombinert med nødvendige vegutbedringer, bl.a. Ringveg vest, vil etter Samferdselsdepartementets oppfatning samlet sett gi et bedre transporttilbud enn vegutbygging alene kan gi, og dermed at behovet for framtidige veginvesteringer kan reduseres.

Samferdselsdepartementet går derfor inn for at midler til bygging av Bybanen dekkes av rammen til øvrig riksvegnett i Hordaland, dvs. gjennom ordninger med alternativ bruk av riksvegmidler. Bygging av både Ringveg vest og Bybanen har vært en forutsetning for lokalpolitisk enighet om Bergensprogrammet, og departementet mener det er av stor betydning for Bergen å få gjennomført dette programmet.

Samferdselsdepartementet legger til grunn parallellitet i utbyggingen av Ringveg vest og Bybanen, gjennom at det gis klarsignal til oppstart av begge prosjektene. Hensynet til en optimal økonomisk løsning, planavklaring og rasjonell anleggsdrift må styre fremdriften av det enkelte anlegg, inkludert tidspunkt for anleggsstart. Den konkrete fremdriften i prosjektene vurderes nærmere i lys av dette.

Samferdselsdepartementet legger videre til grunn at Bergen kommune som byggherre hurtig etablerer en prosjektorganisasjon og driftsorganisasjon med tilstrekkelig kapasitet og kompetanse for å gjennomføre et prosjekt av Bybanens størrelse og kompleksitet. Denne organisasjonen må være etablert i god tid før utbyggingen igangsettes.

ANSVAR FOR DRIFT AV BYBANEN

Når det gjelder drift av Bybanen, vil departementet understreke at Bergen utvetydig har tatt på seg driftsansvaret for banen. Driftsansvaret omfatter både infrastruktur, materiell og tilskudd til drift, som alle er et lokalt ansvar. Driftsansvaret innbefatter også et høyfrekvent matebussopplegg som forutsettes å gi trafikantene gode overgangsmuligheter mellom buss og bane. Kommunen påtar seg driftsansvaret innenfor Bergen kommunes samlede økonomiske ramme, inkludert overføringene fra staten til enhver tid. Disse avklaringene fra Bergen har vært avgjørende for at Samferdselsdepartementet nå kan fremme saken om Bergensprogrammet, inkludert Bybanen, for Stortinget.

Samferdselsdepartementet legger videre til grunn at Bergen kommune nå vil legge til rette for utvikling av områdene i tilknytning til Bybane-traseen i Bergen sør, gjennom reguleringsplaner og øvrige aktiviteter, slik at man på denne måten oppnår at Bybanen i størst mulig

grad blir en integrert del av transportstrukturen i området.

Som en oppfølging av forsøket med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet i Bergen, vil Samferdselsdepartementet vurdere å overføre alt ansvar for kollektivtransport i Bergen til Bergen kommune som en permanent ordning. En slik løsning vil innebære at kommunen vil være ansvarlig for å fordele midler mellom ulike kollektivtilbud. Med utgangspunkt i at Bergen kan bli ansvarlig forvaltningsorgan for kollektivtransporten i Bergen, vil kommunen naturlig også ha ansvaret for driften av Bybanen.

Skansentunnelen

Prosjektet går ut på å bygge en tofelts tunnel fra Bergen sentrum til området nord for Bryggen. Hovedmålet med prosjektet er å avlaste sentrum for biltrafikk, først og fremst over Torget og Bryggen. Prosjektet er således å anse som et miljøtiltak og ikke et ordinært vegprosjekt. Foreløpig kostnadsoverslag er på om lag 440 mill. kroner for alternativet med tunnel mellom Christies gate og Bontelabo.

Hasteprojektene

Dette er tiltak som er nødvendige å gjennomføre på tilstøtende vegnett før anleggsarbeid på bybaneprojektet starter opp i Inndalsveien og Bjørnsøns gate.

Hasteprojektene har et samlet kostnadsoverslag på om lag 200 mill. kroner.

Forslag til revidert bompengoordning

I forslaget til revidert bompengoordning for Bergensprogrammet legges det opp til endringer i både rabattstruktur og innkrevingsordning. De viktigste nye elementene i forslaget er:

- Innkrevingsperioden utvides til også å gjelde søndager og helligdager.
- Maksimumsrabatten reduseres fra 50 til 40 pst.
- Det opprettes 5 nye bomstasjoner, i tillegg til de 8 stasjonene som allerede er i drift.
- Innkrevingsperioden forlenges til utgangen av 2015.
- Det gis tillatelse til låneopptak for å kunne bygge ut Ringveg vest og Bybanen parallelt.

Forslag til revidert finansierings- og investeringsplan

Tabell 6.1 i proposisjonen viser forslag til revidert finansieringsplan for Bergensprogrammet, sammenlignet med finansieringsplanen i St.prp. nr. 76 (2001-2002).

For perioden 2006-2015 er det lagt til grunn statlige midler som forutsatt i Statens vegvesens forslag til handlingsprogram for øvrige riksveger.

Tabell 6.2 i proposisjonen viser revidert forslag til fordeling av investeringsrammen (totalt 5 300 mill. kroner) på de ulike satsingsområdene i Bergensprogrammet, sammenlignet med finansieringsplanen i St.prp. nr. 76 (2001-2002) (totalt 4 700 mill. kroner).

Den reviderte finansierings- og investeringsplanen legger opp til en parallell utbygging av prosjektene Ringveg vest og Bybanen. Samferdselsdepartementet forutsetter også at anleggene drives rasjonelt. De årlige bevilgningene vil komme i det enkelte års statsbudsjett.

Begge prosjektene er store og kostnadskrevende, og kostnadsoverskridelser på disse prosjektene vil kunne få store konsekvenser for prioriteringen av de mindre prosjektene i pakken. Det er derfor en forutsetning at det ikke startes opp nye prosjekter i Bergensprogrammet ut over Bybanen og Ringveg vest før utbyggingen av disse er kommet så langt at man har full oversikt på kostnadsutviklingen i prosjektene og inntektsutviklingen fra bompengeneinnkrevningen. Tidspunkt for anleggsstart på det tredje store prosjektet, Skansentunnelen, må vurderes i lys av disse forhold.

KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Eli Sollied Øveraas, og fra Venstre, Borghild Tenden, vil peke på at Bergensprogrammet inneholder viktige prosjekter for nåværende og framtidig trafikkavvikling i Bergen.

Flertallet har merket seg at programmet, som bl.a. omfatter Bybanen og Ringveg vest, er en godt forankret samferdselspakke som har blitt behandlet (vedtatt) i tre kommunestyreperioder.

Om driftsansvar for Bybanen

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til kap. 7 i proposisjonen, sitat:

"Når det gjelder drift av Bybanen, vil departementet understreke at Bergen utvetydig har tatt på seg driftsansvaret for banen. Driftsansvaret omfatter både infrastruktur, materiell og tilskudd til drift, som alle er et lokalt ansvar. Driftsansvaret innbefatter også et høyfrekvent matebussopplegg som forutsettes å gi trafikantene gode overgangsmuligheter mellom buss og bane. Kommunen påtar seg driftsansvaret innenfor Bergen kommunes samlede økonomiske ramme, inkludert overføringene fra staten til enhver tid. Disse avklaringene fra Bergen har vært avgjørende for at Samferdselsdepartementet nå kan fremme saken om Bergensprogrammet, inkludert Bybanen, for Stortinget."

Flertallet har merket seg ovenstående avsnitt hvor det klart framgår hvem som sitter med driftsansvaret for Bybanen og at dette ikke er begrenset innenfor statens til enhver tids fastsatte overføringer. Dette er avgjørende for Stortingets tilslutning til Bergensprogrammet.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er kjent med

møter og brevveksling mellom Bergen kommune/Hordaland fylkeskommune og Samferdselsdepartementet hva angår det økonomiske driftsansvaret for bybanen. Det vises blant annet til Bergen kommunes bystyrevedtak av 7. februar 2005 og brev av 30. mars 2005.

Disse medlemmer legger til grunn at Samferdselsdepartementets brev av 14. april 2005 til Bergen kommune må leses i lys av det ovennevnte vedtak og brev av 30. mars 2005. Disse medlemmer er innforstått med at Bergen kommune innenfor nevnte forståelse kan dimensjonere og utføre det nye tilbudet som Bybanen vil representere for befolkningen. Det forutsettes dermed at det er avklart hva som legges i "... at Bergen utvetydig har tatt på seg driftsansvaret for banen.", jf. kap. 7 i proposisjonen.

Disse medlemmer er tilfreds med at det med grunnlag i ovennevnte møter og korrespondanse er klargjort hva som ligger i ansvaret. Det legges videre til grunn at samme identifiserbare størrelse utgjør rammen for det ansvar Hordaland fylkeskommune har påtatt seg om forsøksordningen med kommunalt ansvar skulle komme til opphør.

Framtidige prioriteringer

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er oppmerksom på at en forlengelse av traseen til Bybanen fra Nesttun til Lagunen/Rådal vil kunne forbedre økonomien i Bybanens drift ytterligere. En slik forlengelse vil redusere behovet for

"Forslag 1

1. Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø gjennomføres i samsvar med St.prp. nr. 76 (2001-2002), men uten prosjektet "bybane".
2. Bompengeringen avvikles fra og med 1. januar 2003.
3. Følgende finansieringsplan legges til grunn:

	Utgifter		Inntekter		
	St.prp. nr. 76	FrP	St.prp. nr. 76	FrP	
Veiltak øvrig riksveinett	1 215	1 215	Statlige midler øvrig riksvei	1 415	2 425
Veiltak stamveier	370	370	Stamveimidler	370	370
Kollektivtiltak	1 270		Bompenger	2 280	
G/S, TS, miljø, planlegging	820	820	Fylkeskommunale midler	150	150
Tiltak I Bergen sentrum	640	640	Kommunale midler	100	100
Samlet	4 315	3 045	Samlet	4 315	3 045

Beløp i hele mill. kroner "

Endrede økonomiske forutsetninger

Disse medlemmer har merket seg at når saken fremmes på nytt for Stortinget er dette begrunnet med tre forhold; reduksjon på inntektssiden, økning på kostnadssiden og krav om parallell utbygging av Ringveg vest og Bybanen.

Disse medlemmer har merket seg at bompengelinntektene i perioden 2000-2004 er blitt vesentlig lavere enn forutsatt og bidrag fra hhv. statlig fordelt ramme til Hordaland og bidrag fra Hordaland fylkeskommune blir lavere enn opprinnelig forutsatt. Disse medlemmer har merket seg at hovedsvaret på disse endringene er at bompengordningen gjøres mer

matebusser betraktelig og dermed gjøre det mer attraktivt for flere å bruke Bybanen. Flertallet vil derfor oppfordre Bergen kommune til å prioritere denne utbyggingen dersom det skulle vise seg at økonomien i Bergensprogrammet endres i positiv retning.

Om enkeltprosjekter

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil understreke at Bergensprogrammet består av en rekke tiltak for å bedre trafikale forhold og kollektivtransporten, minske miljøbelastning og avlaste Bergen sentrum for gjennomgående trafikk.

Flertallet vil understreke viktigheten av at Bergen kommune tett følger kostnadsbildet for Bybanen og Ringveg vest slik at man så raskt som mulig kan få klargjort de nærmere kostnadene ved disse prosjektene, og dermed unngår unødig forsinkelse av bymiljøtiltaket Skansentunnelen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, viser til at sak om Bergensprogrammet ble behandlet første gang i St.prp. nr. 76 (2001-2002), jf. i Innst. S. nr. 45 (2002-2003).

Disse medlemmer viser til etterfølgende forslag som ble fremsatt av medlemmene fra Fremskrittspartiet i saken:

omfattende. Det opprettes 5 nye bomstasjoner, innkrevingsperioden utvides til også å gjelde søn- og helligdager, maksimumsrabatten reduseres fra 50 pst. til 40 pst., innkrevingsperioden forlenges med fire år til utgangen av 2015, og det gis tillatelse til låneopptak for å kunne bygge ut Ringveg vest og Bybanen parallelt.

Disse medlemmer har merket seg at det er bompengebetalerne som får økt betalingsbelastning mens det offentlige og i særdeleshet staten, ikke finansierer utbygging av nødvendig samferdselsmessig infrastruktur.

Disse medlemmer har videre merket seg at hovedendringen på kostnadssiden skyldes en særlig

stor kostnadsøkning for bygging av Bybanen; fra kostnadsoverslag på 1 060 mill. kroner i St.prp. nr. 76 (2001-2002) til 1 800 mill. kroner i St.prp. nr. 75 (2004-2005). Disse medlemmer har merket seg at Bybanen altså fremstår som et vesentlig dyrere kollektivtiltak uten at usikkerhet og uklarthet i prosjektet er redusert, og med fremvist marginal effekt på samlet kollektivandel blant trafikanter i Bergen.

Disse medlemmer peker videre på at krav om parallell utbygging er ført inn som en endret forutsetning i St.prp. nr. 75 (2004-2005). Disse medlemmer peker på at dette utelukkende er et politisk krav for å "sikre" bygging av Bybanen. Gjennom svar på spørsmål til departementet er det avklart at det ikke foreligger fysiske forhold som gjør slik parallell utbygging nødvendig og at det i praksis heller ikke vil bli slik politisk betinget parallellitet, rett og slett fordi prosjektene er kommet ulikt langt mht. planlegging og oppstart. Disse medlemmer har merket seg at Bergen kommunes krav om parallell utbygging medfører ekstra kostnader. Disse medlemmer viser til departementets svarbrev datert 26. januar 2006 der det heter:

"En parallell gjennomføring av disse prosjektene forutsetter betydelig låneopptak. Dermed påløper det store finansieringskostnader som det må tas høyde for i Bergensprogrammet."

Disse medlemmer aksepterer ikke at programmet påføres store ekstra finansieringskostnader på grunn av politiske bindinger i fysisk gjennomføring av to prosjekter. Med den finansieringsmodellen som er valgt, blir det bompengebetalerne som dekker også denne ekstraregningen.

Disse medlemmer forutsetter at alle spørsmål som er sendt til departementet fra partigruppene og fra komiteen, samt svar følger saken som trykte vedlegg.

Finansieringsplan

Disse medlemmer har merket seg at samlet finansieringsplan for Bergensprogrammet nå er på totalt 5,3 mrd. kroner med samlet statlig finansieringsandel på under 40 pst.

Bompenger

Disse medlemmer finner det uakseptabelt at nesten 60 pst. finansieres gjennom bompenger, og har merket seg at samlet finansieringsbidrag fra bompenger er økt fra 2 280 mill. kroner i St.prp. nr. 76 (2001-2002) til 2 980 mill. kroner, altså mer enn 30 pst. I denne perioden har bare de ekstraordinære statsinntektene fra olje- og gassvirksomhet økt voldsomt. Det er derfor ingen grunn til at utbygging av samferdselsmessig infrastruktur skal finansieres av innbyggerne gjennom omfattende bruk av bompenger.

Disse medlemmer har merket seg at for perioden 2006-2015 samlet utgjør bompenger nesten 58 pst. av totalbeløpet. Kommunal andel utgjør bare 1,7 pst. og fylkeskommunal andel bare 2,2 pst. Samlet for hele programperioden utgjør bompengefinansieringen hele 2 980 mill. kroner, altså 56 pst.

Disse medlemmer viser til at det i Bergen har vært bompengebetaling for kjøring inn til sentrum fra 1986. Disse medlemmer viser videre til at denne nye saken om Bergensprogrammet medfører betydelig skjerpelse av opplegg, redusert rabattordning og forlenget bompengeperiode. Disse medlemmer avviser bruk av bompenger både på generell basis og brukt i Bergensprogrammet. Videreføring av bompengordning i Bergen medfører en ekstra skatt på bilbruk på nesten 3 mrd. kroner på bilbrukerne i Bergensregionen. Disse medlemmer understreker igjen at det er statens oppgave å finansiere utbygging av et moderne, effektivt og trafikksikkert vegnett og effektiv kollektivløsning.

Statlig finansiering

Disse medlemmer viser til at når det gjelder statlig finansiering, opplyses det i saken at de årlige bevilgningene vil komme i det enkelte års statsbudsjett. I saken oppgis den statlige totalandelen av finansieringsplanen for 2006-2015 til 37 pst. Disse medlemmer har merket seg at i statsbudsjettet for 2006 er statlig bevilgning til Bybanen 1,7 pst. av totalt 290 mill. kroner, og til Ringveg vest 0 pst. av i alt 130 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til at som svar på spørsmål om manglende statlig finansiering, har departementet i brev av 18. januar 2006 opplyst at:

"Det er riktig at den statlige andelen av finansieringen av Bergensprogrammet er forutsatt å være i underkant av 40 pst. Det er likevel ikke lagt opp til at alle prosjektene i pakke isolert sett skal ha denne fordelingen. Noen prosjekter vil være fullfinansiert med bompenger, mens andre vil ha en blandet finansiering. I handlingsprogrammet for perioden 2006-2015 er det forutsatt at den statlige andelen på prosjekt Bybanen er om lag 10 pst. mens det på prosjekt Ringveg vest er forutsatt en statlig andel på om lag 15 pst."

Disse medlemmer har merket seg at departementet i brev av 10. februar 2006 gir uttrykk for at det er administrative og praktiske grunner for den valgte fordeling av midler mellom prosjektene.

Disse medlemmer stiller seg likevel avvisende til et slikt prinsipp. Det reiser tvil om statlig totalfinansiering, "rangerer" enkelte prosjekter foran andre og påfører samlet program ekstra finansieringskostnader dersom statlig finansiering først kommer sent i byggeprosessen.

Disse medlemmer peker spesielt på det urimelige i at staten som har så store inntekter, ikke bruker denne pengerikeligheten til å sørge for statlig finansiering, og ikke minst sørge for statlig forskottering når andre blir tvunget til å bidra med finansiering av oppgaver som det er statens ansvar å finansiere.

Disse medlemmer peker på at spørsmålet om hvem som har driftsansvar for Bybanen (teknisk og økonomisk driftsansvar) fortsatt ikke er tilfredsstillende avklart. Disse medlemmer omtaler dette nærmere under omtale av hovedprosjekt Bybanen.

Alternativ bruk av riksvegmidler

Disse medlemmer har merket seg at Bybanen i Bergen er forutsatt finansiert gjennom ordningen med alternativ bruk av riksvegmidler og bompenger.

Disse medlemmer har merket seg at den eksterne kvalitetssikringen av prosjekt Bybanen som er foretatt i statlig regi, gjelder nettopp dette forholdet. Disse medlemmer har merket seg konklusjonene i denne rapporten; Bybanen vil ikke redusere behovet for fremtidige veginvesteringer. Disse medlemmer viser til at prosjektet derved ikke dekker de krav som tidligere er satt når det gjelder alternativ bruk av riksvegmidler, ref. St.prp. nr. 1 (2001-2002).

Disse medlemmer stiller seg derfor avvisende til slik bruk av riksvegmidler. Manglende oppfyllelse av betingelser for alternativ bruk av riksvegmidler og bompengemidler til kollektivtiltak underbygger behovet for å se nærmere på om Bybanen som tiltak, virkelig kan løse de viktige trafikkmessige oppgavene Bergen står overfor de neste 15-20 årene.

Hovedutfordringer

Disse medlemmer viser til at fremlagt Bergensprogram hevder å gi svar på Bergens transport- og miljøutfordringer og avklare de viktigste oppgavene i de kommende 15-20 årene.

Disse medlemmer støtter vegprosjektene i Bergensprogrammet Ringveg vest og Skansentunnelen.

Disse medlemmer finner dette uakseptabelt og er forundret over at et miljøtiltak som også samtidig fremstår som et godt vegprosjekt, er nedprioritert på denne måten. Disse medlemmer stiller seg også undrende til begrunnelsen som antyder stor usikkerhet om kostnader på de to øvrige prosjektene og om inntektene fra bompengeneinnkrevingen. Disse medlemmer finner forbehold om kostnadsutvikling uakseptabelt, og viser til at for begge prosjektene har det vært gjennomført ekstern kvalitetssikring. Dersom det gjenstår stor usikkerhet, tyder det på at kvaliteten i prosjektarbeidet har betydelige mangler.

Disse medlemmer viser til høring om Bergensprogrammet i Bergen 24. januar 2006. På spørsmål fra Fremskrittspartiets medlem i komiteen til Statens vegvesen region Vest ble det svart klart bekreftende på spørsmål om trafikk til og fra sentrum stagnerer, og klart benektende på spørsmål om hvorvidt prosjekt Bybanen er et godt virkemiddel for å møte de trafikkmessige utfordringene for Bergen i de neste 15-20 årene.

Etter disse medlemmers oppfatning bekrefter nye tall for trafikkutvikling og prognoser i Bergensområdet, også de som er fremlagt av departementet, at Bybanen ikke kan være i stand til å møte disse trafikkmessige utfordringene.

Omtale av hovedprosjekter

Ringveg vest

Disse medlemmer har merket seg at prosjektet på første byggetrinn har en positiv samfunnsøkonomisk nytte på 924 mill. kroner (NN/K=0,62) med 4 pst.

kalkulasjonsrente. Dette understreker etter disse medlemmers syn hvor viktig det er med forsering av de to øvrige byggetrinnene i hovedprosjekt Ringveg vest. Dagens vegløsning på denne strekningen fremstår som en av de store "korkene" i trafikken innen Bergensregionen.

Skansentunnelen

Disse medlemmer viser til at Skansentunnelen i saken omtales som et miljøtiltak for å avlaste sentrum for biltrafikk, først og fremst over Torget og Bryggen. Disse medlemmer mener derfor dette tiltaket må forseres. Beregning av samfunnsøkonomisk nytte foreligger ikke, og disse medlemmer har merket seg at departementet som svar på spørsmål fra Fremskrittspartiets fraksjon avslår å oppgi justering av siste tilgjengelig kalkyle fra 1999 basert på 7 pst. og også avslår å gi anslag på oppdaterte beregninger på dette prosjektet. Disse medlemmer viser til at Skansentunnelen fortsatt er omtalt som et av hovedprosjektene i Bergensprogrammet og finner det uakseptabelt at prosjektet ikke er ajourført som en del av revidert bompengordning som også inneholder revidert program.

Bybane

Disse medlemmer er kjent med at Bergen kommunes første utredning om fremtidig kollektivløsning i Bergen anbefalte bussbasert løsning. Bussbasert løsning vil gi løsning for hele byen og ikke bare en del av byen. I forhold til banebasert løsning fremsto bussbasert løsning med størst fleksibilitet (ruter og fremføring) og lavest investerings- og driftskostnader. Disse medlemmer har merket seg at et politisk flertall i Bergen kommune likevel har valgt en banebasert kollektivløsning.

Disse medlemmer viser til at på spørsmål fra Fremskrittspartiets fraksjon har departementet opplyst at den samfunnsmessige nytten ved prosjekt Bybane er minus 454 mill. kroner (NN/K=minus 0,15) ved 4 pst. kalkulasjonsrente. Prosjektet fremstår som klart ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Disse medlemmer har merket seg at Bergen kommune er byggherre/tiltakshaver for prosjektet. Med denne begrunnelse har departementet overlatt ansvaret for å gjennomføre ekstern kvalitetssikring etter statlige retningslinjer til byggherre. Disse medlemmer har merket seg at departementet ikke synes å ha en klar linje i slike vurderinger. Disse medlemmer viser til at neste store samferdselsprosjekt fra Hordaland er prosjektet Jondalstunnelen, der Hordaland fylkeskommune er tiltakshaver, men der departementet styrer arbeidet med gjennomføring av ekstern kvalitetssikring og også har gitt føringer for dette arbeidet som går ut over gjeldende retningslinjer for slik kvalitetssikring. Disse medlemmer finner det underlig at departementet velger å innta en så passiv posisjon i forhold til arbeidet med kvalitetssikring i et så stort prosjekt som Bybanen i Bergen. Disse medlemmer viser til at prosjektet er svært kostbart (kostnadene er blitt fordoblet siden 2001), gjør bruk av

ordningen med alternativ bruk av riksvegmidler, har stor usikkerhet og mange uavklarte spørsmål knyttet til seg. Når staten i tillegg signaliserer at statlig bidrag bare vil bli 10 pst., burde staten etter disse medlemmers syn påtatt seg et langt mer aktivt og tydelig ansvar for å gjennomføre en grundig og omfattende kvalitetssikring.

Disse medlemmer beklager at dette ikke har skjedd.

Disse medlemmer anser kvalitetssikringen av prosjekt Bybane som utilstrekkelig og mangelfull. Spesielt gjelder dette høyfrekvent matebussopplegg. Disse medlemmer advarer derfor mot Bybaneprojektet. Dersom prosjektet blir vedtatt, vil disse medlemmer arbeide videre for å fremskaffe bedre kvalitetssikring og vurdere initiativ gjennom bl.a. kontroll- og konstitusjonskomiteen for å få vurdert manglende og mangelfull saksbehandling.

Disse medlemmer har merket seg at i det i regi av departementet er gjennomført kvalitetssikring av et forhold knyttet til Bybane; nemlig vurdering av hvorvidt prosjektet oppfyller kravene til alternativ bruk av riksvegmidler.

Disse medlemmer viser til at TØI-rapport 755/2004 konkluderer med at Bybanen i seg selv ikke vil redusere behovet for fremtidige veginvesteringer og at prosjektet har marginal effekt på antall kollektivreiser, men vil flytte de som alt reiser kollektivt fra buss til bane. Disse medlemmer kan vanskelig finne noen annen konklusjon enn at betingelsene knyttet til alternativ bruk av riksvegmidler ikke er oppfylt. I tillegg gir prosjektet intet bidrag til å øke kollektivtrafikkens andel av totalt antall reisende.

Disse medlemmer har videre merket seg at Bergen kommune i sin rolle som byggherre/tiltakshaver ser ut til å ha valgt en strategi med oppbygging av ny kompetanse i egen regi og at samarbeid med og bruk av fagkompetanse hos transportselskap som er storleverandør av kollektivtransport (f.eks. Busselskapet Gaia og NSB), ikke har vært ønsket.

Disse medlemmer har merket seg at seg at busselskapet Gaia har fremlagt forslag til alternative løsninger basert på "Metrobuss" og at NBS som del av sin satsing på jernbanebaserte løsninger i storbyenes nær-områder, har lansert et prosjekt med dobbelt jernbanespor fra Bergen sentrum til Flesland flyplass.

Disse medlemmer konstaterer med beklagelse og forundring Bergen kommunes og lokale politiske myndigheters iherdige og fullstendige avvisning av gode trafikkfaglige forslag til velfungerende kollektivløsning med avklart økonomi og lavere risiko enn Bybanen.

Disse medlemmer stiller seg svært kritisk til en slik strategi. Den synes å ha vært svært kostbar og ha svekket det transportfaglige innholdet i prosjektet. Derved har usikkerhet og risiko økt i betydelig grad. Disse medlemmer viser til at langt over 80 pst. av Bybanen er planlagt finansiert med bompengemidler og at en slik strategi derfor fremstår som provoserende overfor de som skal betale for tiltaket. Disse medlemmer mener at dette også er uakseptabelt i sam-

funnmessig sammenheng. Disse medlemmer mener det snarere bør være slik at når man velger å la privat sektor betale for oppgaver som offentlig sektor har ansvar for å finansiere, bør offentlig sektor opptre med særlig forsiktighet når slike midler brukes.

Disse medlemmer peker på at de forutsetninger og avklaringer om prosjektet Bybane som er omtalt i første proposisjon (St.prp. nr. 76 (2001-2002)), ikke er gitt i denne saken. Fremskrittspartiets fraksjon har stilt spørsmål om dette og avventer svar.

Disse medlemmer påpeker at "høyfrekvent matebussopplegg" som inngår i driftsansvaret for Bybanen, er omtalt som en forutsetning for Bybaneprojektet.

Disse medlemmer har stilt en rekke spørsmål til departementet om opplegg og økonomi for det som i saken omtales som "høyfrekvent matebussopplegg". Disse medlemmer har merket seg svarene, spesielt i siste brev fra departementet datert 14. februar 2006. Disse medlemmer har merket seg følgende utsagn i brevet:

"Vegdirektoratet påpeker videre at det ikke overskuer hvilke konsekvenser matebussystemet som Bergen kommune nå presenterer vil få for passasjerantallet på bybanen. Det legges opp til "tvungen" mafing med buss på Nesttun.

Som grunnlag for beregninger av reisemiddelfordeling og trafikkbelastning på ulike kollektive transportmidler, er det i Sintefrapporten lagt inn en forutsetning om full koordinering mellom ankomst buss og avgang bane. Beregningene i rapporten illustrerer at bybanekonseptet er svært følsomt for endringer i matebussopplegget. Modellberegningene gir store utslag hvis overgangsmotstanden settes til 5 minutter i stedet for 0 minutt. Ved å legge inn en overgangstid på 5 minutter per reise, reduseres antall påstigende passasjerer på bybanen fra 26 000 til 12 000 per dag. Det er derfor grunn til å tro at et matebussystem som gir en dårligere tilbringertjeneste enn det som lå til grunn i konseptet "sømløs" overgang i Sintef-rapporten, vil gi langt færre passasjerer på bybanen enn det som er forutsatt."

Disse medlemmer har videre merket seg konklusjonen i brevet der det heter:

"Det er Bergen kommunes ansvar å etablere et godt matebussopplegg. Bergen kommune bør derfor vurdere hvordan det, innenfor de økonomiske rammene som stilles til disposisjon for kollektivtransporten i Bergen i dag, er mulig å etablere et matebusstilbud som er i samsvar med de forutsetninger som ligger til grunn i proposisjonen."

Disse medlemmer finner fortsatt at "høyfrekvent matebussopplegg" som er en viktig forutsetning for Bybanen og som vil utgjøre nesten 50 pst. av det samlede transportarbeidet i prosjektet Bybane, ikke er betryggende og avklarende dokumentert.

Disse medlemmer oppfatter svaret fra departementet datert 14. februar 2006 som om både departementet og Vegdirektoratet også har en betydelig skepsis til denne delen av prosjektet Bybane.

Disse medlemmer har også med bekymring registrert innspill fra ulike kollektivoperatører som hevder at et høyfrekvent matebussopplegg ut fra signa-

ler tiltakshaver har gitt, vil koste det dobbelte av dagens bussopplegg i matebussens oppgaveområde.

Disse medlemmer har med stor bekymring merket seg opplysningene at en betydelig del av dagens disponible gategrunn vil bli øremerket til Bybanens trasé. Det blir derved betydelig mindre gategrunn til vegbasert trafikk; busser, vare/tjenestetransport, dro-sjer, utrykningskjøretøy og privatbiler.

Disse medlemmer understreker at traseen for foreslått Bybane ikke inkluderer transport til og fra Haukeland universitetssykehus som er Bergens største arbeidsplass. Disse medlemmer mener dette er en vesentlig mangel med prosjektet.

Disse medlemmer peker på at de øvrige av Bergens bydeler ikke får forbedret kollektivtilbud når så store ressurser legges inn i bygging og drift av Bybanen som bare dekker deler av noen bydeler.

Disse medlemmer har merket seg at departementet i saken presiserer at Bergen kommune har det fulle driftsansvaret (også økonomisk) for Bybanen "innenfor Bergen kommunes samlede økonomiske ramme, inkludert overføringer fra staten til enhver tid".

Disse medlemmer har merket seg at Bergen kommune gjennom vedtak i bystyret og gjennom uttalelser fra byrådsleder, har gitt uttrykk for en helt annen oppfatning og at Bergen kun påtar seg et sterkt begrenset ansvar. Også Hordaland fylkeskommune har gjort det tydelig at dersom gjeldende forsøk med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet i Bergen ikke blir videreført, vil fylkeskommunen heller ikke påta seg driftsansvar for Bybanen.

Disse medlemmer har merket seg departementets svar i brev av 14. februar 2006 og konstaterer at driftsansvaret fortsatt ikke er tilfredsstillende avklart. Disse medlemmer viser spesielt til følgende formulering i svarbrevet fra departementet:

"Etter min vurdering ga møtet en grei muntlig avklaring. Imidlertid hadde jeg gjerne sett at også de lokalpolitiske vedtakene fra Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune knyttet til driftsansvar ikke inneholdt økonomiske forbehold, slik det nå kan se ut."

Ønske om folkeavstemning

Disse medlemmer viser til at det parallelt med denne saken behandles Dokument nr. 8:2 (2005-2006) fra Fremskrittspartiets stortingsrepresentanter Arne Sortevik, Gjermund Hagesæter og Karin S. Woldseth om å gjennomføre bindende folkeavstemning om bruk av bompenger i finansieringen av Bergensprogrammet og om bygging av Bybanen.

Disse medlemmer viser til sine merknader og sitt forslag i den saken og understreker også i denne saken at folkeavstemning om både bruk av bompengebasert finansieringsløsning og valg av Bybanen som kollektivløsning, bør avgjøres av innbyggerne selv gjennom bindende folkeavstemning.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

- "1. Stortinget anbefaler utbygging av Bergensprogrammets vegtiltak samt trafikksikrings- og miljøtiltak tilpasset vegtiltakene og med statlig finansiering. Eksisterende bompengering avvikles straks. Stortinget ber Regjeringen legge frem ny finansieringsplan for denne delen av Bergensprogrammet, men legger til grunn at planlagt fremdrift på omtalte prosjekter opprettholdes gjennom statlig forskottering.
2. Stortinget ber Regjeringen forsere vegtiltakene i Bergensprogrammet. Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om dette som også inkluderer bygging av Skansentunnelen og som er basert på statlig finansiering.
3. Stortinget ber Regjeringen sørge for at planlegging av en "Ringveg øst" startes opp og forseres med sikte på å realisere vegtiltak som kan avlaste Bergen for gjennomgangstrafikk. Stortinget peker også på at en vegtunnel gjennom Ulrikken fra Bergen til Arna må inngå i en fremtidig samlet vegløsning for Bergensregionen.
4. Stortinget avviser krav om parallell utbygging av vegtiltak og kollektivtiltak.
5. Stortinget ber Regjeringen legge frem ny sak om fremtidig kollektivløsning i Bergen der det legges vekt på god virkning for alle deler av byen. Stortinget forutsetter at det velges en fleksibel løsning med dokumentert effekt for økt bruk av kollektivtransport og med avklart og sikret økonomi. Stortinget forutsetter at staten ved Vegdirektoratet blir byggherre og at prosjektet skal gjennomgå ekstern kvalitetssikring etter nytt opplegg med KS1 og KS2.
6. Stortinget legger til grunn at tjenlig fremtidig kollektivløsning for Bergen og Bergensregionen utvikles i samarbeid med aktuelle kollektivselskaper. Stortinget peker spesielt på at NSBs satsing på å utvikle jernbanebasert lokaltrafikktilbud i storbyene bør samordnes med utvikling av fremtidig kollektivløsning i Bergen.
7. Stortinget legger til grunn at valg av fremtidig kollektivløsning i Bergen baseres på lokal folkeavstemning.
8. Stortinget ber Regjeringen gjennomføre en uavhengig granskning av Bergen kommunes Bybane-prosjekt der konsept, kvalitet i arbeidet, samt ressursbruk blir gjennomgått."

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget anbefaler utbygging av Bergensprogrammets vegtiltak samt trafikksikrings- og miljøtiltak tilpasset vegtiltakene og med statlig finansiering. Eksisterende bompengering avvikles straks. Stortinget ber Regjeringen legge frem ny finansieringsplan for denne delen av Bergensprogrammet, men legger til grunn at planlagt fremdrift på omtalte prosjekter opprettholdes gjennom statlig forskottering.

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen forsere vegtiltakene i Bergensprogrammet. Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om dette som også inkluderer bygging av Skansentunnelen og som er basert på statlig finansiering.

Forslag 3

Stortinget ber Regjeringen sørge for at planlegging av en "Ringveg øst" startes opp og forseres med sikte på å realisere vegtiltak som kan avlaste Bergen for gjennomgangstrafikk. Stortinget peker også på at en vegtunnel gjennom Ulrikken fra Bergen til Arna må inngå i en fremtidig samlet vegløsning for Bergensregionen.

Forslag 4

Stortinget avviser krav om parallell utbygging av vegtiltak og kollektivtiltak.

Forslag 5

Stortinget ber Regjeringen legge frem ny sak om fremtidig kollektivløsning i Bergen der det legges vekt på god virkning for alle deler av byen. Stortinget forutsetter at det velges en fleksibel løsning med dokumentert effekt for økt bruk av kollektivtransport og med avklart og sikret økonomi. Stortinget forutsetter at staten ved Vegdirektoratet blir byggherre og at prosjektet skal gjennomgå ekstern kvalitetssikring etter nytt opplegg med KS1 og KS2.

Forslag 6

Stortinget legger til grunn at tjenlig fremtidig kollektivløsning for Bergen og Bergensregionen utvikles i samarbeid med aktuelle kollektivselskaper. Stortinget peker spesielt på at NSBs satsing på å utvikle jernbane-

basert lokaltrafikktilbud i storbyene bør samordnes med utvikling av fremtidig kollektivløsning i Bergen.

Forslag 7

Stortinget legger til grunn at valg av fremtidig kollektivløsning i Bergen baseres på lokal folkeavstemning.

Forslag 8

Stortinget ber Regjeringen gjennomføre en uavhengig granskning av Bergen kommunes Bybaneprosjekt der konsept, kvalitet i arbeidet, samt ressursbruk blir gjennomgått."

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og rå Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

I

Bompengeselskapet får tillatelse til å kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av Bergensprogrammet. Vilkårene går fram av St.prp. nr. 75 (2004-2005) og Innst. S. nr. 94 (2005-2006).

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 16. februar 2006

Per Sandberg
leder

Truls Wickholm
ordfører

Vedlegg 1

Brev fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe til Samferdselsdepartementet v/statsråden, datert 1. desember 2005

Vedr. St.prp. nr. 75 (2004-2005) Om revidert bompengeordning for Bergensprogrammet.

I forbindelse med behandling av saken tillater jeg på vegne av FrPs fraksjon i Transport- og Kommunikasjonskomiteen å be om svar på følgende spørsmål:

1. Ekstern kvalitetssikring.

Er ekstern kvalitetssikring gjennomført i henhold til gjeldene retningslinjer fra Finansdepartementet? Er slik eventuell kvalitetssikring gjort for hele Bergensprogrammet under et eller for prosjekter i programmet enkeltvis? Dersom det foreligger rapporter fra slik kvalitetssikring vil disse omgående bli gjort tilgjengelig for komiteens medlemmer?

2. Samferdselsdepartementets vurdering - driftsansvaret for Bybane.

I pkt 7. Samferdselsdepartementets vurdering heter det på side 9:

Når det gjelder drift av Bybanen, vil departementet understreke at Bergen utvetydig har tatt på seg driftsansvaret for banen. Driftsansvaret omfatter både infrastruktur, materiell og tilskudd til drift, som alle er et lokalt ansvar. Driftsansvaret innbefatter også et høyfrekvent matebussopplegg som forutsettes å gi trafikantene gode overgangsmuligheter mellom buss og bane. Kommunen påtar seg driftsansvaret innenfor Bergen kommunes samlede økonomiske ramme, inkludert overføringene fra staten til enhver tid. Disse avklaringene fra Bergen har vært avgjørende for at Samferdselsdepartementet nå kan fremme saken om Bergensprogrammet, inkludert Bybanen, for Stortinget.

FrPs fraksjon viser til brev fra SD datert 14.4.2005 til Bergen kommune: Bybanen i Bergen - klargjøring av driftsansvar.

Det vises videre til brev av 25.4.2005 fra Byrådsleder i Bergen Kommune datert 25.4.2005 til SD: Bybane i Bergen.

Det vises videre til brev fra SD datert 9.5.2005 til Bergen kommune: Bybanen i Bergen - driftsansvar.

Overstående korrespondanse fremviser *stor uenighet* om driftsansvaret for en Bybane. FrPs fraksjon viser også til Bergen Bystyrets vedtak i sak 8-05 i møtet 070205 om Bybanen i Bergen, klargjøring av driftsansvar, som også er klart avvikende fra den forutsetning som departementet har lagt inn i St.prp. nr. 75.

Kan departementet avklare forutsetningen om at Bergen kommune utvetydig har påtatt seg driftsansvaret for banen? Kan slik avklaring gjøres både for en situasjon der Bergen kommune på permanent basis overtar ansvaret for kollektivtransporten i Bergen og for en situasjon der dette ansvaret føres over til fylkeskommunen/annen overordnet myndighet? Kan slik avklaring gjøres med dokumentert bekreftelse i politiske vedtak fra Bergen Bystyre?

3. Samferdselsdepartementets vurdering - høyfrekvent matebussopplegg

I pkt 7. Samferdselsdepartementets vurdering heter det på side 9:

Når det gjelder drift av Bybanen, vil departementet understreke at Bergen utvetydig har tatt på seg driftsansvaret for banen. Driftsansvaret omfatter både infrastruktur, materiell og tilskudd til drift, som alle er et lokalt ansvar. Driftsansvaret innbefatter også et høyfrekvent matebussopplegg som forutsettes å gi trafikantene gode overgangsmuligheter mellom buss og bane. Kommunen påtar seg driftsansvaret innenfor Bergen kommunes samlede økonomiske ramme, inkludert overføringene fra staten til enhver tid. Disse avklaringene fra Bergen har vært avgjørende for at Samferdselsdepartementet nå kan fremme saken om Bergensprogrammet, inkludert Bybanen, for Stortinget.

Høyfrekvent matebussopplegg er fra departementet omtalt som en utvetydig forutsetning på linje med driftsansvar.

I saken finnes ingen omtale av matebussoppleggets andel av samlet transportarbeid for Bybanen, ingen kalkyle for investering som kreves i matebussopplegget og ingen kalkyle for driftsutgifter/driftsresultat for matebussopplegg.

FrPs fraksjon peker på at et slikt opplegg ser ut til å være avgjørende for å bringe reisende med banen til og fra banen. Det er derfor viktig i tillegg til de rent økonomiske forhold knyttet til et slikt opplegg også å få frem den samlede andelen av transportarbeidet for Bybane (inkludert matebuss).

I saken fremkommer det videre at "Et slikt høyfrekvent matebussopplegg er en *forutsetning* for å motvirke *ulempen* som oppstår ved at 2/3 av kollektivpassasjerene som reiser i korridoren i dag vil måtte *bytte transportmiddel* i løpet av reisen når et opplegg med Bybanen og matebuss etableres"

Kan utredning og tilhørende kalkyler for investering i - og drift av - høyfrekvent matebussopplegg legges frem?

4. Prosjektgjennomføring i Bergensprogrammet - parallellitet i utbygging.

I proposisjonen heter det:

Samferdselsdepartementet legger til grunn parallellitet i utbyggingen av Ringveg vest og Bybanen, gjennom at det gis klarsignal til oppstart av begge prosjektene. Hensynet til en optimal økonomisk løsning, planavklaring og rasjonell anleggsdrift må styre fremdriften av det enkelte anlegg, inkludert tidspunkt for anleggsstart. Den konkrete fremdriften i prosjektene vurderes nærmere i lys av dette.

Det dreier seg her om to svært ulike anleggsprosjekter som fysisk også foregår på ulik kant av byen. Veg-

utbygging gjennom prosjekt Ringveg vest vil fjerne en av Bergens største vegmessige flaksehalser på vestsiden av byen. Bygging av prosjekt Bybane mellom Bergen sentrum og Nesttun på en helt annen kant av byen antas å bedre kollektivtilbudet i banens korridor. Begrunnelsen "av hensyn til optimal økonomisk løsning, planavklaring og en rasjonell anleggsdrift fremstår derfor som underlig.

Kan statsråden gi en grundigere begrunnelse for de økonomiske, planmessige og anleggsmessige forhold som gjør at gjennomføring (utbygging) av de to prosjektene Ringveg vest og Bybane forutsettes å foregå parallelt?

5. Finansiering - overføring av statlige midler.

Det fremgår av proposisjonen at av samlet totalbeløp på 5,3 mrd skal statlige midler utgjøre ca. 2,1 mrd. altså

ca. 40 %. Det heter videre at "de årlige bevilgningene vil komme i det enkelte års statsbudsjett." I statsbudsjettet for 2006 for SD er det på side 130 redegjort for finansiering til de to hovedprosjektene i Bergensprogrammet (Ringveg Vest og Bybanen). Det heter: "Til Ringveg vest er det regnet med totalt 130 mill.kr i bompenger. Til Bybanen er det regnet med totalt 290 mill.kr hvorav 285 mill.kr. i bompenger." Det innebærer at statlige midler til de to omtalte prosjektene utgjør henholdsvis 0 % og 1,7 %! En slik markert skjevfordeling innebærer at det legges en betydelig finansiell merbelastning på bompengebetalerne.

Kan statsråden gi en nærmere redegjørelse for hvordan de 40 % statlige midlene i en samlet samferdselspakke på 5,3 mrd vil bli fulgt opp på en måte som sikrer parallellitet i finansiering mellom bompengemidler og statlige midler?

Vedlegg 2

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til Fremskrittspartiets stortingsgruppe, datert 18. januar 2006

Spørsmål vedrørende St.prp. nr. 75 (2004-2005) Om revidert bompengereordning for Bergensprogrammet

Jeg viser til brev av 01.12.05 fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe.

Ad. 1

Den eksterne kvalitetssikringen av Bybanen i Bergen og Ringveg vest i Bergen ble ikke gjennomført som ett oppdrag. Kvalitetssikringen av Bybanen ble gjennomført på oppdrag fra Bergen kommune som følge av at kommunen vil være byggherre for prosjektet. Samferdselsdepartementet hadde ingen fremtredende rolle i dette oppdraget, utover å sende kommunen et eksemplar av Finansdepartementets forrige rammeavtale for kvalitetssikringsordningen. Når det gjelder Ringveg vest, sto Samferdselsdepartementet ansvarlig for dette kvalitetssikringsoppdraget, utført av HolteProsjekt. Ettersom oppdraget ble gjennomført i interimperioden mellom forrige og ny rammeavtale for kvalitetssikringsordningen, ble det valgt å legge hovedtrekk ved forrige rammeavtale til grunn.

Kvalitetssikringsrapporten for prosjektet Ringveg vest følger vedlagt i papirversjon. I tillegg fikk Samferdselsdepartementet Transportøkonomisk institutt (TøI) til å kvalitetssikre planmaterialet for Bybanen, med det formål å vurdere hvorvidt prosjektet oppfylte kravene til alternativ bruk av riksvegmidler. Denne rapporten følger også vedlagt i papirversjon.

Kvalitetssikringen av investeringene for Bybanen er utført av Terramar AS i samarbeid med Sweco Grøner, og kvalitetssikringen av driftskostnadene er gjennomført av Terramar AS, jf. følgende link: <http://www.bybane.no> Den første rapporten fins under Inves-

teringskostnader til venstre i menyen, den andre under Driftskostnader.

Bybanens nettsider inneholder mye informasjon om prosjektet, og det vil føre for langt å gjengi deler av denne i dette brevet.

Ad. 2

Jeg forholder meg til at det framgår av ovennevnte stortingsproposisjon at Bergen kommune har påtatt seg driftsansvaret for Bybanen. Da både Fremskrittspartiets stortingsgruppe og Høyres stortingsgruppe har påpekt behovet for klargjøring av driftsansvaret, vil jeg i løpet av kort tid drøfte spørsmålene rundt driftsansvaret direkte med Bergen kommune.

Ad. 3

Det er Bergen kommune som er ansvarlig for utredningene og kalkylene det siktes til i spørsmålet. Bergen kommune har som et ledd i sin dokumentasjon av alternativ bruk av riksvegmidler, utarbeidet et forslag til et busstilbud for Bergensområdet som innbefatter matebuss til bybane. Det er vurdert fire ulike alternativer. Disse er presentert i *notat 4 Rutestruktur* i kommunens dokumentasjon av alternativ bruk av riksvegmidler. Ett av de fire alternativene viser et busstilbud uten bybane, og de tre andre viser hvordan busstilbudet vil se ut i en situasjon med bybane til henholdsvis Nesttun, Rådal, eller Flesland. Driftskostnadene ved de utredede bane- og bussalternativene er presentert i *notat 8 Driftskostnader - bane/buss*. Her er det anslått at driftskostnadene til oppgradert busstilbud med bybane til Nesttun og høyfrekvent matebussystem (alternativ 2b-N1) vil koste 726,2 mill. kr/år. Jeg er kjent med at Bergen kommune utreder et alternativt matebussystem til Bybanen.

Jeg er ikke kjent med om dette opplegget vil gi et like godt tilbud som det som opprinnelig var forutsatt for de passasjerene som vil få en eller flere overganger mellom transportmidlene.

I samme rapport kan det utledes at dagens ruteproduksjon (0-alternativet) er anslått til 540 mill. kr/år. Dette er basert på en forutsetning om en ruteproduksjon på 18 mill. vognkm. og en gjennomsnittskostnad på 30 kr per busskm. I saksframlegget til vedtaket i Bergen kommune om klargjøring av driftsansvar for Bybanen, vises det til at de samlede driftskostnadene for hele kollektivsystemet i Bergen vil ligge på om lag 520 mill. kr i 2005.

De nevnte notatene er tilgjengelig på følgende link: <http://www.bybane.no> under menyen Finansiering.

Ad. 4

Bergen kommune har bl.a. gjennom sin behandling av Nasjonal transportplan 2006-2015 lagt til grunn at første byggetrinn av Bybanen og Ringveg vest skal gjennomføres parallelt i perioden 2006-2009. I vedtakets pkt. 3.1 heter det at hvis dette prinsipp fravikes, må Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø underlegges ny behandling. Samferdselsdepartementet har i St.prp. nr. 75 (2004-2005) lagt til grunn at forutsetningen om parallellitet ivaretas gjennom at det gis klarsignal for oppstart av begge prosjektene.

Situasjonen er i dag slik at byggherreorganisasjonen på Ringveg vest har vært operativ lenge. Prosjekteringsarbeidene er ferdige. Det samme er utarbeiding av tilbudsdokumenter, og disse kan sendes ut så snart Stortinget har behandlet saken og gift klarsignal til oppstart. Med forutsetning om at tilbudsdokumenter kan sendes ut i begynnelsen av mars 2006, kan anleggsarbeidet starte opp i september 2006.

Bergen kommune er i ferd med å etablere en byggherreorganisasjon for prosjektet Bybanen. Det framgår av organisasjonsplanen som Bergen kommune har oversendt Vegdirektoratet at en rekke stillinger ikke er besatt. Dette er ikke en optimal situasjon i oppstartfasen av et såpass stort prosjekt.

Bergen kommune v/Bybanekontoret har overfor Statens vegvesen opplyst at prosjekteringsarbeidene starter opp i januar 2006, og at de første byggearbeidene skal ut på anbud sommeren 2006, med hovedoppstart ved årsskiftet 2006/2007.

Statens vegvesen har opplyst at det gjenstår mye arbeid knyttet til prosjekteringsarbeid og grunnerv. I tillegg tar utarbeidelse av tilbudsdokumenter og tilbudsprosess noe tid. Som eksempel kan vises til at prosjektet Ringveg vest har brukt atten måneder på utar-

beidelse av byggeplaner og anbudsdokumenter, samt etterkontroll, justering og godkjenning av byggeplanene. I tillegg er det forventet at prosjektet vil trenge seks måneder til innhenting av anbud og prosessen med kontraktsinngåelse. Denne prosessen har Bergen kommune stipulert til knapt ett år. Statens vegvesen har derfor stilt spørsmål ved Bergen kommunes framdriftsplan for Bybanen, sammenlignet med den erfaring en har på vegsiden med bygging av prosjekter i denne størrelsesorden.

Bergen kommune har overfor Statens vegvesen opplyst at driften av Bybanen skal konkurranseutsettes. Kommunen skal eie rullende materiell og infrastruktur, men vedlikeholdet av disse skal konkurranseutsettes. Endelig organisering av driften vil ifølge Bergen kommune bli fastlagt i egen sak i bystyret i forbindelse med evaluering av dagens avtaler med operatørene av busstrafikken i Bergen. Alle disse avtalene utløper 31.12.07. Det arbeides med en felles operatør av Bybanen og tilhørende møtebussystem.

Dette viser at prosjektene Ringveg vest og Bybanen ikke er kommet like langt i forberedelse til anleggsstart. Som jeg svarte i tilknytning til Dokument nr. 8:2 (2005-2006) har departementet under gitte forutsetninger lagt til grunn parallellitet i utbyggingen av de to prosjektene. Den konkrete framdriften i prosjektene må imidlertid vurderes ut fra hensynet til en optimal økonomisk løsning, planavklaring og rasjonell anleggsdrift. Når vedtak om oppstart av prosjektene er gjort, mener jeg at disse hensyn kan medføre at framdriften i prosjektene etter all sannsynlighet vil måtte skje uavhengig av hverandre.

Ad. 5

Det er riktig at den statlige andelen av finansieringen av Bergensprogrammet er forutsatt å være i underkant av 40 pst. Det er likevel ikke lagt opp til at alle prosjektene i pakken isolert sett skal ha denne fordelingen. Noen prosjekter vil være fullfinansiert med bompenger, mens andre vil ha en blandet finansiering. I handlingsprogrammet for perioden 2006-2015 er det forutsatt at den statlige andelen på prosjektet Bybanen er om lag 10 pst., mens det på prosjektet Ringveg vest er forutsatt en statlig andel på om lag 15 pst.

Det er heller ingen forutsetning i Bergensprogrammet at det skal være en 40/60 fordeling mellom bompenger og statlige midler hvert eneste budsjettår. Målsettingen er likevel at fordelingen mellom bompenger og stadige midler innenfor Bergensprogrammet som helhet følges opp.

Vedlegg 3**Brev fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe til Samferdselsdepartementet v/statsråden, datert 14. desember 2005****Vedr. St.prp. nr. 75 (2004-2005) Om revidert bompengeordning for Bergensprogrammet.**

I forbindelse med behandling av saken tillater jeg på vegne av FrPs fraksjon i Transport- og Kommunikasjonskomiteen å be om svar på følgende spørsmål:

Med henvisning til IR-109/2005 fra Finansdepartementet som fastsetter kalkulasjonsrenten for statlige prosjekter til 4 % ber vi om å få oppgitt samfunnsmessig nytte for de ulike prosjektene i Bergensprogrammet basert på 4 %, hhv. Rv 557 Ringveg vest og Bybanen samt omtalte "hasteprosjekter".

Vi ber også om det samme for Skansentunnelen som er omtalt i saken og som er en del av programmet.

Vi er også om å få oppgitt hvilken rente som er brukt når den oppgitte nytten for de omtalte enkeltprosjektene er beregnet, og viser til at rentesats ikke er oppgitt i saken.

Samtidig ber vi om en presisering og avklaring av begrepene, og viser i den forbindelse til separat brev vedr. St. prp. nr. 2 - se følgende sitat;

I St. meld. nr. 24 (2003-2004) om Nasjonal Transportplan 2006-2015 side 24 omtales "diskonteringsrente" i nytte - kostnadsanalyser. I St.prp. nr. 2 (2005-2006) brukes på side 2 begrepet "kalkulasjonsrente

Vedlegg 4**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til Fremskrittspartiets stortingsgruppe, datert 16. januar 2006****Vedrørende St.prp. nr. 75 (2004-2005) Om revidert bompengeordning for Bergensprogrammet**

Jeg viser til brev av 14.12.05 fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe.

I St.prp. nr. 75 (2004-2005) er det for prosjektene Ringveg Vest og "hasteprosjektene" (Solheimsgaten og Fjøsangerkrysset) brukt en kalkulasjonsrente på 8 pst. For Bybanen er det brukt en kalkulasjonsrente på 5 pst. For Skansentunnelen, som ble beregnet i 1999, er det brukt en kalkulasjonsrente på 7 pst. Kalkulasjonsrentene som er brukt er i samsvar med gjeldende retningslinjer på det tidspunkt nytteberegningene for prosjektene ble gjennomført.

Statens vegvesen har laget en oversikt over alle prosjektene med endret kalkulasjonsrente til 4 pst. Denne følger vedlagt.

For Skansentunnelen ble nytteberegningene gjennomført i tilknytning til konsekvensutredningen til

kommunedelplanforslaget som ble sendt på høring i 1999. Forslaget til kommunedelplan er ennå ikke behandlet av Bergen kommune. Jeg forutsetter at Bergen kommune gjennomfører den nødvendige planbehandlingen i god tid før det er aktuelt å starte bygging av Skansentunnelen. I den forbindelse vil nytteberegningene for prosjektet bli oppdatert.

Forutsetninger, kostnader og trafikk tall har endret seg siden nytteberegningene for Skansentunnelen ble gjennomført. Det vil derfor være tidkrevende å oppdatere beregningene for dette prosjektet. Jeg har derfor ikke funnet det hensiktsmessig å be om en oppdatering av disse nytteberegningene før planbehandlingen starter opp igjen.

Når det gjelder begrepsavklaringer, viser jeg til mitt brev av 21.12.05 til Fremskrittspartiets stortingsgruppe vedrørende spørsmål om prosjektet Hardangerbrua.

Ev/Rv/Fv	Prosjekt	Kostnad (mill/år)	8 %			4 %		
			Sum nytte	Nettonytte	NN/K	Sum nytte	Nettonytte	NN/K
Ev 39	Fjøsangerkrysset	154 2006 kr	671	488,6	2,53	1064	885	4,65
Rv 557	Ringveg vest 1. byggetrinn	1080 2005-kr	1587	106	0,07	2341	924	0,62
Fv 256	Solheimsgaten	60 2005-kr	8,5	-64,2	-0,83	16	-55,6	-0,73
Ev/Rv/Fv	Prosjekt	Kostnad (mill/år)	5 %			4 %		
			Sum nytte	Nettonytte	NN/K	Sum nytte	Nettonytte	NN/K
	Bybanen	1640 2005-kr	1305	-636	-0,23	1477	-454	-0,15

Vedlegg 5

Brev fra transport- og kommunikasjonskomiteen til Samferdselsdepartementet v/statsråden, datert 13. januar 2006

St.prp. nr. 75 (2004-2005) Om revidert bompengereordning for Bergensprogrammet

I forbindelse med arbeidet med proposisjonen ønsker transport- og kommunikasjonskomiteen svar på følgende spørsmål:

1. Driftsansvaret av Bybanen - Forsøksordningen i Bergen kommune om forvaltingsansvar for kollektivtransport

Det vises til spørsmål nr. 1 fra Framskrittspartiets stortingsgruppe i samme sak i brev av 1. desember 2005, og videre til korrespondanse mellom sentrale

myndigheter og Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune.

- Hvem vil ha driftsansvaret for Bybanen om forvaltingsansvaret vedr. forsøksordningen om kollektivtransport ikke videreføres?

2. Skansentunnelen

Jf. omtalen av prosjektet Skansentunnelen i St.prp. nr. 76 (2001-2002). I St.prp. nr. 75 (2004-2005) legges det opp til en forskyving av prosjektet i tid.

- Skyldes dette at det antas en overskridelse i kostnadsoverslaget for Bybanen?

Vedlegg 6

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 26. januar 2006

Spørsmål vedrørende St.prp. nr. 75 (2004-2005) Om revidert bompengereordning for Bergensprogrammet

Jeg viser til brev av 13.01.06 fra Transport- og kommunikasjonskomiteen.

Ad. 1

I mitt brev av 18.01.06 til Framskrittspartiets stortingsgruppe vedrørende spørsmål om Bergensprogrammet har jeg i tilknytning til pkt. 2 vist til at både Framskrittspartiets stortingsgruppe og Høyres stortingsgruppe har påpekt behovet for en klargjøring av driftsansvaret for Bybanen. Jeg vil derfor drøfte denne problemstillingen nærmere direkte med Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune.

Byforsøkene med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet har en varighet på fire år fra 01.01.04. Det er på nåværende tidspunkt for tidlig å si noe om forsøksordningen i Bergen blir videreført etter dette. Uavhengig av om forsøksordningen blir videreført eller ikke, er det etter min vurdering naturlig at den lokale myndighet som har ansvaret for kollektivtransporten også har ansvaret for drift av Bybanen. Problemstillingen må også ses i sammenheng med pågående diskusjon av den fremtidige forvaltningsreformen, jf. at Regjeringen i Soria Moria-erklæringen

varsler at det skal etableres et fornyet og styrket regionalt forvaltningsnivå.

Ad. 2

Det er flere årsaker til at det er nødvendig å justere innholdet i Bergensprogrammet. I St.prp. nr. 75 (2004-2005), kap. 2 *Endrede økonomiske forutsetninger for Bergensprogrammet*, er det redegjort for ulike forhold som har betydning for framdriften av prosjektene.

Det har vært en reduksjon i forventede inntekter. Dette gjelder både bompenginntekter og statlige midler som er forutsatt stilt til disposisjon i handlingsprogrammet. Det har i tillegg vært kostnadsoverskridelser på allerede gjennomførte prosjekter i Bergensprogrammet. Nye prosjekter (hasteprojektene) er tatt inn i programmet, og dette bidrar også til å øke kostnadsrammen. Kostnadsoverslagene på enkelte av de gjenværende prosjektene er oppjustert. Her er det spesielt Bybanen som hatt en betydelig økning i kostnadsoverslaget i forhold til det som var forutsatt i St.prp. nr. 76 (2001-2002), jf. omtale av de største prosjektene i kap. 4 i St.prp. nr. 75 (2004-2005). En tredje årsak er Bergen kommunes krav om parallellitet i byggingen prosjektene av Ringveg vest og Bybanen. En parallell gjennomføring av disse prosjektene forutsetter betydelige låneopptak. Dermed påløper det store finansieringskostnader som det må tas høyde for i Bergensprogrammet.

Vedlegg 7**Brev fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe til Samferdselsdepartementet v/statsråden, datert 17. januar 2006****Vedr. St.prp. nr. 75 (2004-2005) Om revidert bompengeordning for Bergensprogrammet.****Veksten i vegtrafikken i Bergen - siste 5 år og kommende 15-20 år.****Dokumentasjon av hvordan foreslåtte tiltak samsvarer med trafikkutviklingen.**

I St.prp. nr. 75 oppgir i sin omtale av bakgrunnen for saken at Bergensprogrammet har en tidsmessig horisont på 15-20 år frem og skal avklare de viktigste oppgavene for transport, byutvikling og miljø. Det heter videre "Begrunnelsen for Bergensprogrammet er den sterke veksten i vegtrafikken Bergen har opplevd." Videre heter det at "målet må være at kollektivtransporten samlet kan ta større markedsandeler i forhold til privatbil, og at mest mulig av den forventede trafikkveksten overføres til kollektive transportløsninger."

Bergensprogrammet inneholder ifølge Bergen kommunes nyeste presentasjon av programmet **4 hovedtiltak:**

Ringveg Vest, Bybane, Skansentunnel og Trafikksikrings/Miljøtiltak.

Vi antar at tiltakene gir ulik virkning for de ulike deler av byen og for ulike trafikkantgrupper.

For å få bedre innsikt i hvordan de fire foreslåtte hovedtiltakene faktisk dekker de trafikale utfordringene er det nødvendig med supplerende informasjon i forhold til den informasjon som er gitt i saken.

Fraksjonen ber om å få oppgitt tallgrunnlag for faktisk trafikkutvikling siste 5 år og forventet trafikkutvikling kommende 15-20 år. Vi ber om faktiske tall og prognose som viser trafikk hhv fra områder nord, øst, sør og vest i og utenfor Bergen **til og fra sentrum** samt **gjennomgangstrafikk** til og fra samme områder. Vi understreker viktigheten av at gjennomgangstrafikk skilles fra annen trafikk.

Vi ber også om å få faktiske trafikk tall og prognoser fordelt på ulike **trafikk-kategorier** (hhv rene personarbeidsreiser, yrkesrelaterede reiser med varer/utstyr, biltrafikk med nyttelast, fritidsreiser og evt. andre målbarbare kategorier) for å kunne få bedre fremvist og dokumentert hvordan hhv foreslåtte vegtiltak og foreslått bybaneprosjekt dekker forventet trafikkutvikling fra ulike kategorier trafikk.

Vi regner med at slike detaljerte prognoser finnes. Vi regner videre med at opprinnelige prognoser fra oppstart av Bergensprogrammet stadig er blitt ajourført også med faktiske tall for de senere årene for å redusere usikkerhet og risiko i programmets prosjekter og at det derfor er relativt enkelt å gi slik informasjon og at det derfor også kan gjøres ganske raskt.

Vedlegg 8**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til Fremskrittspartiets stortingsgruppe, datert 6. februar 2006****Spørsmål vedrørende St.prp. nr. 75 (2004-2005) Om revidert bompengeordning for Bergensprogrammet**

Jeg viser til brev av 17.01.06 fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe der det som dokumentasjon av hvordan foreslåtte tiltak samsvarer med trafikkutviklingen etterspørres supplerende informasjon. Dette går på tallmateriale for faktisk trafikkutvikling de siste 5 år og prognoser for de kommende 15-20 år.

I eget vedlegg gis en oversikt over faktisk trafikkutvikling i perioden 1999-2004 med utgangspunkt i tellepunkter i nord, øst, vest og sør. Trafikkutviklingen i bomringen i perioden 1990-2004 er også vist. Både sentrumsrettet trafikk og totaltrafikk er vist. Det er også lagt ved prognoser for trafikkutviklingen fram mot 2015. I vedlegget er det kort redegjort for forutsetningene for prognosene og usikkerhet knyttet til resultatene. Det har ikke vært mulig å skille mellom trafikk til/fra sentrum og gjennomgangstrafikk.

Når det gjelder spørsmålet om faktiske trafikk tall og prognoser fordelt på trafikk kategorier, vises til reisehensiktsfordelingen i vedlegget. Denne er basert på reisevaneundersøkelsen fra 2000, og ligger til grunn for transportmodellen som brukes i Bergensområdet. I transportmodellen er reisehensikt lagt inn med en fast prosentvis fordeling. Resultatene fra transportmodellberegningene gir ikke endringer i reisemiddelfordeling som følge av at konkrete tiltak gjennomføres.

Tallene er utarbeidet i nært samarbeid mellom Bergen kommune og Statens vegvesen. Tallene produseres og oppdateres som en del av Bergensprogrammet.

Arbeidet med å oppdatere og forbedre transportmodellene pågår kontinuerlig. I Bergen er oppdatering av de opprinnelige prognosene for Bergensprogrammet gjort gjennom arbeidet med transportmodellen TASS 5. Denne er kalibrert mot reisevaneundersøkelsen fra 2000, og har en prognosesituasjon for 2015. Det arbeides med en prognosemodell for 2030. For enkelte områder av Bergen er transportanalysene detaljert

gjennom bruk av transportanalyseprogrammet Contram. Enkelte av de nye tiltakene som er kommet inn i Bergensprogrammet, som for eksempel hasteprojektene, er basert på analyser gjennomført med Contram.

Transportanalysearbeidet ved hjelp av ovennevnte modeller skjer også i nært samarbeid mellom kommunen og Statens vegvesen.

Trafikkutvikling og prognoser i Bergensområdet

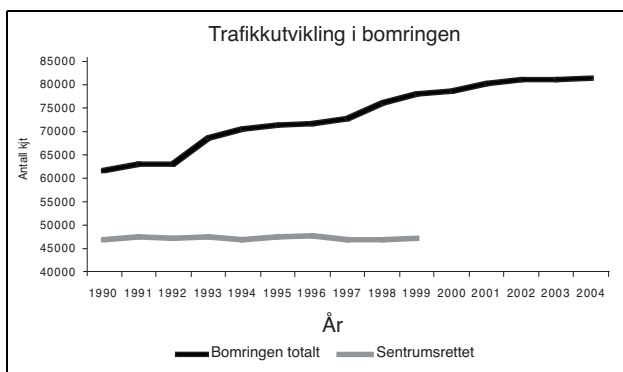
Det spørres etter trafikkutvikling siste årene, og hvilke prognoser som legges til grunn for de neste 15 år. Dette skal fordeles på trafikk til/fra nord, øst, sør og vest. Det skal sies noe om sentrumsrettet trafikk og ikke sentrumsrettet trafikk. Som sentrumsrettet trafikk defineres her den trafikken som skal til indre sentrumskerne, avgrenset av Nygårdstangen, Nøstet, Kalfaret og Sandviken. Det skal også sies noe om reisehen-siktsfordelingen for trafikantene i Bergensområdet.

Trafikkutvikling perioden 1999-2004

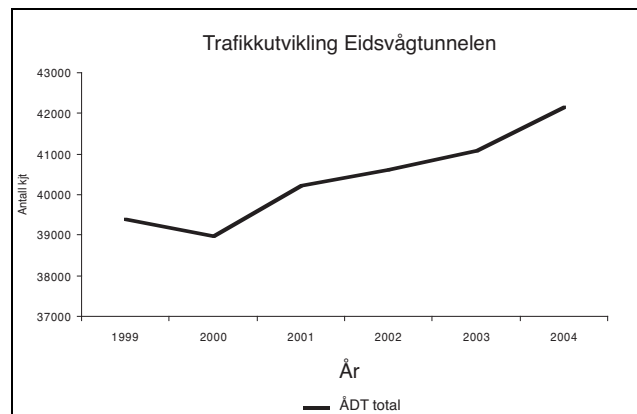
Bomringen

Utvikling på sentrumsrettet trafikk har vært svært stabil i en årrekke. Det var definert et tett tellesnitt i perioden 1990 til 1999 for trafikk MOT sentrum. I denne perioden var trafikkveksten 0 %. Dette tellesnit-tet fungerer ikke lenger, men det antas at sentrumsrettet trafikk holder seg stabilt. Enkelte tellesnitt som har en ren sentrumsfunksjon bekrefter også denne antagelsen (Kalfaret, Sandviken).

Trafikken i bomringen har i perioden 1999-2004 hatt en vekst. Årlig har denne veksten vært på 0,8 % i gjennomsnitt. Trafikken i bomsnittet inneholder både sentrumsrettet og ikke sentrumsrettet trafikk.

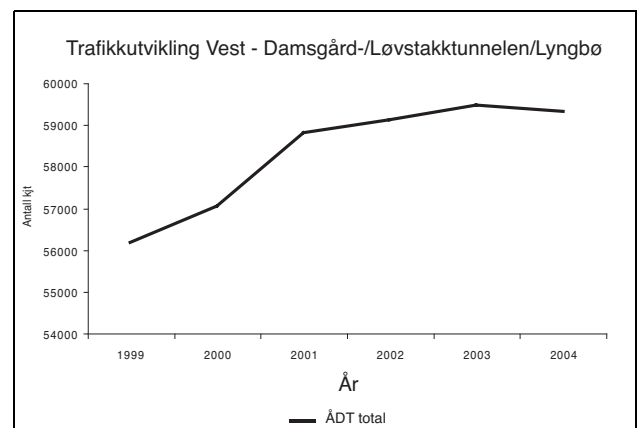


Nord - Eidsvågstunnelen



Trafikken i Eidsvågstunnelen har hatt en årlig vekst på 1,4 % i gjennomsnitt i perioden 1999-2004.

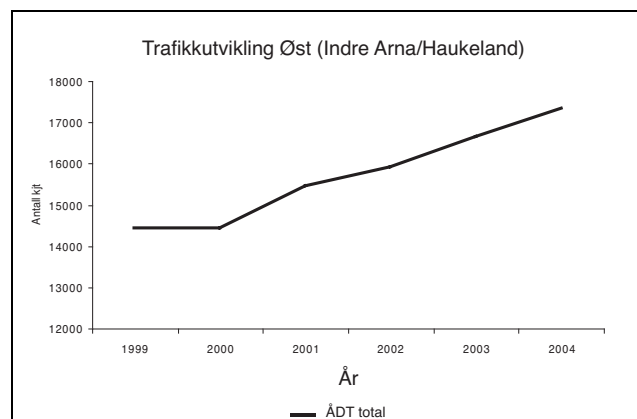
Vest - Damsgårdstunnelen, Løvestakktunnelen og Lyngbø



Trafikken til/fra vest har hatt en årlig vekst på 1,1 % i gjennomsnitt i perioden 1999-2004. Her er det Damsgårdstunnelen og Lyngbø som drar opp, mens Løvestakktunnelen er omtrent uendret siste 5 år (litt ned).

Øst - Indre Arna og Haukeland

For å definere øst-trafikken brukes trafikken som kommer fra Arna. Det tas med begge vegvalg, mot Åsane og mot Nesttun.

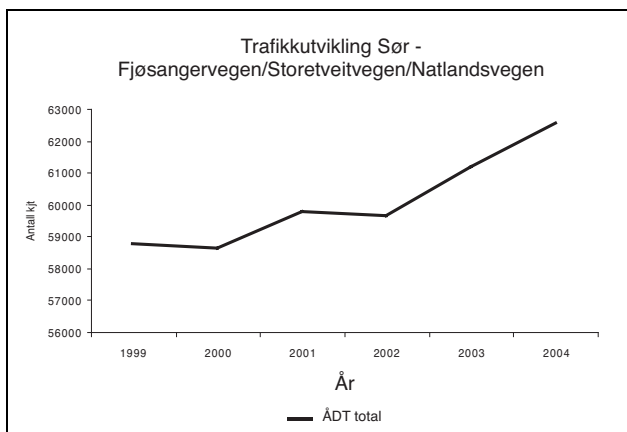


Trafikken til/fra øst har hatt en årlig vekst på 3,8 % i gjennomsnitt i perioden 1999-2004.

Sør - Bergensdalen

Sør-snittet er definert som Fjøsangervegen, Storetveitvegen og Natlandsvegen.

Her er ikke alle snittene dekket av tellinger i hele perioden. Det er derfor gjort noen antagelser for enkelt år på Storetveitvegen og Natlandsvegen.



Trafikken fra sør mot Bergen har hatt en årlig vekst på 1,2 % i gjennomsnitt i perioden 1999-2004.

Prognoser

I Bergen gjøres trafikkberegninger med transportmodellen TASS 5 som har en prognosesituasjon for 2015. Det jobbes for tiden med en prognosemodell for år 2030, men denne er ikke klar ennå.

Modellen er kalibrert mot RVU for Bergen fra 2000 for dagens trafikknivå. For prognosemodellen er det gjort fremskrivninger i sonedata (data om befolkning, arbeidsplasser, bilhold) som vil gi en antatt vekst i reiseaktiviteten. I prognosemodellen er det også lagt inn prosjekt som er bygget etter 2001 samt prosjekt som ligger i handlingsprogrammet for perioden 2006-2015. Bompenger som fjernes i perioden er også tatt vekk i prognosemodellen (Askøybrua, Nordhordlandsbrua og Osterøybrua).

Det presiseres at dette er modellresultater. Prognosemodellen antas å ligge innenfor en usikkerhet på +/- 0 %.

Modellen gir følgende prognosetall for de ulike snittene:

Sentrumsrettet trafikk og bomsnittene

	Telling 2001	TASS 2001	TASS 2015	Årlig vekst TASS 2001-15
Mot sentrum *)	47 260	43 736	56 459	1,8 %
Bomsnittet	80 397	79 064	113 278	2,6 %

*) Telling i 1999 (ikke 2001).

Nord - Eidsvåg tunnelen

	Telling 2001	TASS 2001	TASS 2015	Årlig vekst TASS 2001-15
Eidsvåg tunnelen	40 246	41 124	52 213	1,7 %

Vest - Damsgård tunnelen, Løvestakktunnelen og Lyngbø

	Telling 2001	TASS 2001	TASS 2015	Årlig vekst TASS 2001-15
Damsgård tunnelen	30 501	35 209	49 042	2,4 %
Løvestakktunnelen	18 105	18 109	26 598	2,8 %
Lyngbø	10 000	7 734	11 542	2,9 %
Sum	58 606	61 052	87 182	2,6 %

Øst - Indre Arna og Haukeland

	Telling 2001	TASS 2001	TASS 2015	Årlig vekst TASS 2001-15
Indre Arna	9 033	11 263	14 457	1,8 %
Haukeland	6 412	7 103	7 417	0,3 %
Sum	15 445	18 366	21 874	1,3 %

Sør - Bergensdalen

	Telling 2001	TASS 2001	TASS 2015	Årlig vekst TASS 2001-15
Fjøsangervegen	34 250	38 501	44 777	1,1 %
Storetveitvegen *)	15 300	10 758	15 265	2,5 %
Natlandsvegen *)	10 551	13 088	13 493	0,2 %
Sum	60 101	62 347	73 535	1,2 %

*) Telling i 2002 (ikke 2001).

Utover det som regnes av prognoser i transportmodellen brukes også mer generelle prognoser fastsatt på fylkesnivå. Disse er vist i tabellen under.

	Årlig vekst			
	2001-2005	2006-2011	2012-2020	2021-2040
Hordaland	2,3 %	1,7 %	0,9 %	0,8 %

Reisehensiktsfordeling

Det ble foretatt en reisevaneundersøkelse for Bergensområdet i 2000. Denne hadde reisehensiktsfordeling som vist i tabellen under. Det er samme RVU som ligger til grunn for transportmodellen som brukes for Bergensområdet - TASS 5.

Arbeidsreiser	31 %
Handlereiser	28 %
Fritidsreiser	23 %
Omsorgsreiser	11 %
Reiser i arbeid	2 %
Annet	4 %
Sum	100 %

Vedlegg 9

**Brev fra transport- og kommunikasjonskomiteen til Samferdselsdepartementet v/statsråden,
datert 1. februar 2006**

St.prp. nr. 75 (2004-2005) Om revidert bompengordning for Bergensprogrammet

I forbindelse med arbeidet med proposisjonen ønsker transport- og kommunikasjonskomiteen ønskes svar på følgende spørsmål:

3. Om høyfrekvent matebussopplegg.

Det vises til statsrådets brev datert 18. januar 2006 med svar på spørsmål fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe om Bergensprogrammet.

I proposisjonen er det på ulike måter understreket av et "høyfrekvent matebussopplegg" er en viktig forutsetning for at Bybanen skal kunne få den trafikk som forutsettes. I bybaneprosjektet, som er ett av to domi-

nerende hovedprosjekt i Bergensprogrammet, inngår følgelig et matebussopplegg som en viktig faktor og en avgjørende forutsetning.

- Hvor stor del av det samlede transportarbeidet for bybaneprosjektet mellom Bergen sentrum og Nesttun vil bli utført gjennom matebussopplegget?

Det er ønskelig at svaret dokumenteres med nøkkeltall, jf. Bergen kommunes avklaringer og dokumentasjon som byggherre i denne forbindelse og gjennom arbeidet med kvalitetssikring.

Det bes om svar så *snart* som mulig.

Vedlegg 10

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 15. februar 2006

St.prp. nr. 75 (2004-2005) Om revidert bompengereordning for Bergensprogrammet - Spørsmål nr. 3 om høyfrekvent matebussopplegg

Jeg viser til brev av 01.02.06 fra Transport- og kommunikasjonskomiteen.

Verken Samferdselsdepartementet eller Statens vegvesen har forutsetninger for å besvare spørsmålet. Det er derfor innhentet svar fra Bergen kommune som ansvarlig instans for utredning av et høyfrekvent matebussopplegg. Bergen kommune sier følgende i brev av 07.02.06 til Vegdirektoratet:

"Når bybanen settes i drift opphører dagens bussproduksjon mellom sentrum og Nesttun. Dette utgjør ca. 1 600 000 km pr år. Bybanens produksjon på samme trase vil utgjøre ca. 830 000 km pr år, men da med en større vognkapasitet.

Matebuss-systemet med bybane består av:

- Dagens matebussproduksjon til eksisterende buss-system:
 - Totalt 850 000 km pr år.
- Ny mateproduksjon på strekningen fra Nesttun mot sør via Lagunen:
 - Totalt 750 000 km pr år.

Det vises til vedlagte notat.

Dette innebærer at den totale matebussproduksjon, med bybane Sentrum-Nesttun, vil utgjøre 1 600 000 km. pr. år. I tillegg til dette kommer den nevnte produksjon med bybane på 830 000 km. pr. år. Eksempel på hvordan denne produksjonen kan organiseres, er vist i vedlagte rutehefte.

Imidlertid kan man ikke se denne bussproduksjonen isolert i forhold til bybaneprojektet. Den vil ha en vesentlig funksjon for lokaltransport på strekningen og ikke minst som en del av et overordnet transporttilbud der ulike hovedkorridorer bindes sammen med hjelp av matebusser.

I forbindelse med at kontraktene med nåværende operatører av kollektivtransporten i Bergen utløper 31.12.07, har Bergen kommune igangsatt et omfattende rutestrukturprosjekt. Dette vil resultere i en revidert rutestruktur for hele Bergen med klar rolledeling mellom stamlinjer matelinjer og forbindelseslinjer. En endelig matebusstruktur for bybanen vil først bli klar som et resultat av dette arbeidet."

Vegdirektoratet opplyser at det tidligere har vært gjort forsøk på å definere og modellere et matebussystem som gir minst mulig ulempe for de trafikantene som må bytte transportmiddel. Disse matebussystemene forutsetter en omlegging av hele busstilbudet i Bergen. Det har derfor ikke vært mulig å skille ut transportarbeidet til et matebussopplegg for bybanen fra den øvrige bussproduksjonen i Bergen.

Matebussystemet som tidligere ble lagt til grunn for de samfunnsøkonomiske beregningene av bybaneprojektet ble definert i rapporten "Kompleterende beregninger for analyse av Bybane i Bergen" (Sintef-rapport 01308 datert 22.5.2002). På side 71 i rapporten vises det til at det har vært gjort forsøk på å få fram *transportarbeidet* i Ber-

gensdalen, men at metoden som ble brukt viste seg å være uegnet for slike beregninger. Resultatene fra disse beregningene er derfor utelatt fra rapporten.

Et annet forsøk på å definere et matebussystem har Bergen kommune gjort i forbindelse med sin dokumentasjon av alternativ bruk av riksvegmidler. I denne sammenhengen ble det ikke gjort beregninger av hvor stor andel av transportarbeidet ulike transportmidler vil få. Ruteopplegget ble brukt til å beregne driftskostnader for et kollektivsystem med buss og bybane, og forutsetter en netto økning av bussproduksjonen fra 18 mill. vognkm til 22 mill. vognkm.

Vegdirektoratet påpeker at Bergen kommune nå lanserer et nytt forslag til matebussopplegg, og at det nye med dette forslaget er at etableringen av bybane og et høyfrekvent matebussystem er mulig uten å øke driftstilskuddet til kollektivtrafikken i Bergen ut over dagens nivå. Dette går fram av vedlegg 1 (som følger vedlagt) i kommunens brev til Vegdirektoratet. I 2006 mottar Bergen kommune, som en del av forsøksordningen, 57,8 mill. kr over rammetilskuddsordningen til drift av kollektivtrafikken. Vegdirektoratet bemerker også at alle analyser viser at det ikke vil bli flere kollektivreisende som følge av bybane, og dermed heller ikke økte inntekter i kollektivsystemet.

Vegdirektoratet påpeker videre at det ikke overskuer hvilke konsekvenser matebussystemet som Bergen kommune nå presenterer vil få for passasjerantallet på bybanen. Det legges opp til "tvungen" mating med buss på Nesttun.

Som grunnlag for beregninger av reisemiddelfordeling og trafikkbelastning på ulike kollektive transportmidler, er det i Sintefrapporten lagt inn en forutsetning om full koordinering mellom ankomst buss og avgang bane. Beregningene i rapporten illustrerer at bybanekonseptet er svært følsomt for endringer i matebussopplegget. Modellberegningene gir store utslag hvis overgangsmotstanden settes til 5 minutter i stedet for 0 minutt. Ved å legge inn en overgangstid på 5 minutter per reise, reduseres antall påstigende passasjerer på bybanen fra 26 000 til 12 000 per dag. Det er derfor grunn til å tro at et matebussystem som gir en dårligere tilbringertjeneste enn det som lå til grunn i konseptet "sømløs" overgang i Sintef-rapporten, vil gi langt færre passasjerer på bybanen enn det som er forutsatt.

Det er Bergen kommunes ansvar å etablere et godt matebussopplegg. Bergen kommune bør derfor vurdere hvordan det, innenfor de økonomiske rammene som stilles til disposisjon for kollektivtransporten i Bergen i dag, er mulig å etablere et matebusstilbud som er i samsvar med de forutsetninger som ligger til grunn i proposisjonen.

Jeg forholder meg imidlertid til at driftsansvaret for Bybanen i tillegg til infrastruktur, materiell og tilskudd til drift, også omfatter et høyfrekvent matebussopplegg som forutsettes å gi trafikantene gode overgangsmuligheter mellom buss og bane.

Vedlegg 11

Brev fra transport- og kommunikasjonskomiteen til Samferdselsdepartementet v/statsråden, datert 1. februar 2006

St.prp. nr. 75 (2004-2005) Om revidert bompengordning for Bergensprogrammet

I forbindelse med arbeidet med proposisjonen ønsker transport- og kommunikasjonskomiteen ønskes svar på følgende spørsmål:

4. Statlig andel av finansiering av Bergensprogrammet

Det vises til statsrådets brev datert 18. januar 2006 med svar på spørsmål fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe om Bergensprogrammet.

Det fremgår av svaret (pkt. 5) at statlig andel skal være 40 pst., men uten at alle prosjektene i pakken isolert sett skal ha denne fordelingen.

I proposisjonen (tabell 6.1) er den statlige andelen for perioden 2006-2015 oppgitt til 37,3 pst; jf. at revidert

finansieringsplan også omfatter perioden 2002-2005 der statlig andel er oppgitt til 46 pst.

i) Hvordan er planens forutsetning om statlig finansiering i perioden 2002-2005 fulgt opp?

ii) Hvordan er det fremvist i saken at statlig finansiering i Bergensprogrammet i perioden 2006-2015 vil variere sterkt for de ulike prosjektene i programmet? Hva er begrunnelsen for den ulike statlige finansieringen av de enkelte prosjektene som statsråden informerer om i sitt svar til Fremskrittspartiets stortingsgruppe?

Det bes om svar så *snart* som mulig.

Vedlegg 12

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 10. februar 2006

St.prp. nr. 75 (2004-2005) Om revidert bompengordning for Bergensprogrammet - Spørsmål 4 - Statlig andel av finansiering av Bergensprogrammet

Jeg viser til brev av 1.02.06 fra Transport- og kommunikasjonskomiteen.

Ad. i) Oppfølging av Bergensprogrammet i perioden 2002-2005

I proposisjonens pkt. 6, side 7, er det vist til at det for perioden 2002-2005 er regnskapstall og vedtatte budsjetter som er lagt til grunn i forslaget til revidert finansieringsplan. Oppfølgingen av statlige midler til Bergensprogrammet i denne perioden er følgelig i samsvar med tabell 6.1 i proposisjonen.

Ad. ii) Finansiering av Bergensprogrammet i perioden 2006-2015

Av proposisjonens pkt. 6, side 7, går det fram at det for perioden 2006-2015 er lagt til grunn statlige midler til Bergensprogrammet som forutsatt i Statens vegve-

sens handlingsprogram for øvrige riksveger. Som omtalt på side 8 vil de årlige bevilningene først bli endelig fastsatt gjennom behandlingen av det enkelte års statsbudsjett.

Prioriteringene innenfor Bergensprogrammet er utarbeidet av Statens vegvesen og Bergen kommune. Handlingsprogrammet har også vært politisk behandlet i Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune. Statens vegvesen opplyser at det ikke har vært uenighet om fordelingen av statlige midler og bompenger mellom de ulike prosjektene. Statens vegvesen opplyser videre at det er rent administrative og praktiske grunner til den valgte fordelingen av midler mellom prosjektene. For å forenkle oppfølging og rapportering har man valgt å fullfinansiere enkelte prosjekter med statlige midler. Dette har som konsekvens at mange av sekkepostiltakene er finansiert med statlige midler, mens de få store prosjektene i hovedsak er forutsatt finansiert med bompenger. Fordelingen av statlige midler og bompenger mellom prosjektene har ingen betydning for prioritering og framdrift av de enkelte prosjekt.

Vedlegg 13**Brev fra transport- og kommunikasjonskomiteen til Samferdselsdepartementet v/statsråden, datert 6. februar 2006****St.prp. nr. 75 (2004-2005) Om revidert bompengordning for Bergensprogrammet**

I forbindelse med arbeidet med proposisjonen ønsker transport- og kommunikasjonskomiteen svar på følgende spørsmål:

5. Driftsansvaret for Bybane (infrastruktur, materiell og tilskudd til drift).

i) I svarbrev av 26. januar 2006 til komiteen har statsråden omtalt behovet for en klargjøring av driftsansvaret for Bybanen. Det heter i brevet:

"Jeg vil drøfte denne problemstillingen nærmere med Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune."

- Det bes om en orientering om resultatene av en slik drøfting.

Vedlegg 14**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 14. februar 2006****St.prp. nr. 75 (2004-2005) om revidert bompengordning for Bergensprogrammet - Spørsmål 5 Driftsansvar for Bybanen**

Jeg viser til brev av 06.02.06 fra Transport- og kommunikasjonskomiteen.

Ad. i) Jeg har hatt møte både med Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune for å drøfte driftsansvaret for Bybanen.

Jeg har gjort det klart at det lokale forvaltningsnivå som har ansvaret for kollektivtrafikken i Bergen, må forholde seg til den til enhver tid eksisterende rammeoverføring fra staten uavhengig av innretning på eventuell forsøksordning og belønningsordning. Den som har ansvaret for kollektivtrafikken, bærer også risikoen ved et eventuelt underskudd. Driftsansvaret for Bybanen omfatter i tillegg til infrastruktur, materiell og tilskudd til drift, et høyfrekvent matebussopplegg som forutsettes å gi trafikantene gode overgangsmuligheter mellom buss og bane.

Etter det jeg fikk opplyst på møtet anser Bergen kommune det som uaktuelt å fatte nye vedtak. Bergen kom-

ii) Med henvisning til omtalen av driftsansvaret på side 9 i proposisjonen ønskes en klargjøring av følgende forhold:

- Gjelder den omtalte avklaring om at Bergen "utvetydig har påtatt seg driftsansvaret" bare så lenge forsøksordningen med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet i Bergen gjelder, eller videreføres som permanent ordning, eller gjelder den uansett organisering av forvaltningssystem av transportsystem i forhold til Hordaland fylkeskommune?

Det bes om svar så *snart* som mulig.

mune viste i møtet til brev av 30.03.05 til Samferdselsdepartementet, referert i brev av 18.01.06 til Høyres stortingsgruppe, der det ble påpekt at vedtaket av 07.02.05 "var for mye preget av den økonomiske situasjon som gjør seg gjeldende i samband med den pågående forsøksordning." I brevet av 30.03.05 "erkjenner kommunen at statlig bidrag til finansiering av drift av kollektivtransporten normalt skjer innenfor den rammeoverføring som foretas fra staten til fylkeskommunene, og således ikke kan identifiseres som en konkret tallstørrelse."

Etter min vurdering ga møtet en grei muntlig avklaring. Imidlertid hadde jeg gjerne sett at også de lokalpolitiske vedtakene fra Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune knyttet til driftsansvar ikke inneholdt økonomiske forbehold, slik det nå kan se ut.

Ad. ii) Både kommunen og fylkeskommunen er etter det jeg forstår enig i at den som har ansvaret for kollektivtrafikken i Bergen, uavhengig av forsøksordningen, og enten det er Bergen kommune eller Hordaland fylkeskommune, har ansvaret for drift av Bybanen.

Vedlegg 15

Brev fra transport- og kommunikasjonskomiteen til Samferdselsdepartementet v/statsråden, datert 8. februar 2006

St.prp. nr. 75 (2004-2005) Om revidert bompengordning for Bergensprogrammet

I forbindelse med arbeidet med proposisjonen ønsker transport- og kommunikasjonskomiteen svar på følgende spørsmål:

6. Bybanen - Avklaring av oppgradert busstilbud m.v., jf. St.prp. nr. 76 (2001-2002)

I St.prp. nr. 76(2001-2002) heter det under pkt. 8 Samferdselsdepartementets vurdering:

"Et usikkerhetsmoment er knyttet til byggherre- og driftsansvar for bybanen. I tillegg til drift av bybanen forutsetter opplegget et oppgradert busstilbud. Et slikt oppgradert busstilbud vil kreve betydelige årlige driftstilskudd. Det er ikke endelig avklart hvordan dette skal finansieres. Avklaring av disse forholdene må foreligge før departementet kan ta endelig stilling til bybanen og før et bybaneprojekt kan tas opp til bevilgning."

- På hvilken måte mener departementet at slik avklaring foreligger, og hvordan er slik avklaring framlagt for departementet?

Bybanen - Vurdering av bybaneprojektet, jf. St.prp. nr. 76 (2001-2002)

I St.prp. nr. 76 (2001-2002) heter det avslutningsvis under pkt. 9 Konklusjon:

"Etter at en endelig kvalitetssikringsprosess for bybanen er fullført, vil departementet komme tilbake til Stortinget med en nærmere vurdering av bybaneprojektet, og ta endelig stilling til valg av utbygging og finansiering av kollektivtransporten." I St.prp. nr. 75 (2004-2005) er Bybanen behandlet med en kortfattet omtale i pkt. 4.2, og er også kort nevnt under pkt. 7 Samferdselsdepartementets vurdering."

- Anser departementet at omtalen av Bybanen som er gitt i St. prp.nr. 75 (2004-2005), gir Stortinget "en nærmere vurdering av bybaneprojektet"?

Det bes om svar så *snart* som mulig.

Vedlegg 16

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 14. februar 2006

St.prp. nr. 75 (2004-2005) om revidert bompengordning for Bergensprogrammet - Spørsmål nr. 6 Avklaring av oppgradert busstilbud og nr. 7 Vurdering av bybaneprojektet

Jeg viser til brev av 08.02.06 fra Transport- og kommunikasjonskomiteen.

Ad. Spørsmål 6

Jeg viser til mitt svar på spørsmål 5 der jeg sier at driftsansvaret for Bybanen omfatter i tillegg til infrastruktur, materiell og tilskudd til drift, også et høyfrekvent matebussopplegg som forutsettes å gi trafikantene gode overgangsmuligheter mellom buss og bane.

I mitt svar på spørsmål 3 er det redegjort for Bergen kommunes nye forslag til matebussopplegg som ikke skal øke driftstilskuddet til kollektivtrafikken i Bergen ut over dagens nivå. Jeg konkluderer i dette svaret med at Bergen kommune også har ansvaret for et høyfrekvent matebussopplegg.

I pkt. 4.2 i proposisjonen er det vist til det omfattende arbeidet som er gjort med å vurdere bybaneprojektet. Her fremgår det bl.a. at Bergen kommune og Statens vegvesen har ulike vurderinger av driftskostnadene. Vegdirektoratet har i sine kommentarer til den eksterne kvalitetssikringen av driftskostnader for bybane i Bergen, konkludert med at det er overveiende sannsynlig

at driftskostnadene for bybanen i Bergen er stipulert for lavt.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet foretatt en *uavhengig* vurdering av driftskostnadene ved bybane i Bergen. TØI konkluderte med at et realistisk anslag på merkostnader ved en bane til Nesttun er på om lag 20 mill. kr mer per år enn det Bergen kommune har stipulert.

Bergen kommune har likevel utvetydig påtatt seg driftsansvaret for bybanen.

Av Bergen bystyres vedtak av 07.02.05 pkt. 3 fremholder bystyret "at den foretatte kvalitetssikring av driftskostnadene for bybanen viser at dette tiltak i seg selv ikke representerer noen risiko for at tilskuddet til kollektivtrafikken i Bergen må økes."

Kvalitetssikringen av driftskostnadene for bybanen omfatter ikke matebussystemet, men i brev av 30.03.05 fra Bergen kommune til Samferdselsdepartementet, framgår det at "Finansiering av tilskudd til driften av bybanen i Bergen vil ikke være en isolert oppgave, eller kostnad, men inngå i total kostnaden for driften av det fremtidige totale kollektivtilbud."

Dette er lagt til grunn i proposisjonen, og jeg anser det i tillegg muntlig avklart i møte med Bergen kommune at driftsansvaret inkluderer et høyfrekvent matebussystem som må finansieres innenfor den til enhver

tid gjeldende rammeoverføring som foretas fra staten til kommunal sektor.

Ad. Spørsmål 7

Normalt vil omtalen av enkeltprosjekter i en bompengepakke bli noe kortfattet. Sammenlignet med de andre store prosjektene i Bergensprogrammet er bybaneprojektet gitt en fyldig omtale.

I lys av spørsmålene fra komiteen vurderer jeg det slik at enkelte problemstillinger rundt bybaneprojektet kunne ha vært utdypet noe mer. Blant annet synes spørsmålet omkring sammenhengen mellom et høyfrekvent matebussopplegg og drift av bybane å være for

lite omtalt. Det er imidlertid viktig å understreke at Bybanen skiller seg fra et ordinært vegprosjekt på riksvegnettet fordi det er lokale myndigheter som er ansvarlig for bybaneprojektet, og ikke staten. Det legges til grunn i proposisjonen at Bergen kommune utvetydig har påtatt seg driftsansvaret for bybanen og tilhørende matebussystem. Det er Bergen kommune som har ansvaret for utredning av dette. Et endelig opplegg for drift av matebussystem foreligger ennå ikke. Det er også slik at det er Bergen kommune, som skal være byggherre, som har gjennomført kvalitetssikringen av bybaneprojektet, jf. mitt brev av 18.01.06 til Fremskrittspartiets stortingsgruppe.

Vedlegg 17

Brev fra transport- og kommunikasjonskomiteen til Samferdselsdepartementet v/statsråden, datert 14. februar 2006

St.prp. nr. 75 (2004-2005) Om revidert bompengeordning for Bergensprogrammet

I forbindelse med arbeidet med proposisjonen ønsker transport- og kommunikasjonskomiteen svar på følgende spørsmål:

8. Bybanen - Driftsansvar mv. for Bybanen

Med henvisning til blant annet spørsmål 5 som det ikke er mottatt svar på fra departementet, bes om å få oversendt protokoll fra møte som skal være avholdt mellom partene i saken mandag 6. februar d.å.

Svar må foreligge i komiteen seinest tirsdag 14. februar kl. 13.00.

Vedlegg 18

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 14. februar 2006

St.prp. nr. 75 (2004-2005) Om revidert bompengeordning for Bergensprogrammet - Spørsmål nr. 8 - Driftsansvar mv. for Bybanen

Jeg viser til telefaks av 14.02.06 fra Transport- og kommunikasjonskomiteen.

Jeg viser til min redegjørelse fra møtet med Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune 06.02.06, jf. mitt svar på spørsmål 5.

Det foreligger ingen protokoll fra møtet som ble holdt 06.02.06.

