



Innst. S. nr. 45

(2002-2003)

Innstilling til Stortinget fra samferdselskomiteen

St.prp. nr. 76 (2001-2002)

Innstilling fra samferdselskomiteen om delvis bompengefinansiering av Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø

Til Stortinget

1. SAMMENDRAG

1.1 Innledning

Forslag i proposisjonen om samtykke til å kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø fremmes for Stortinget nå på bakgrunn av Samferdselsdepartementets tilslutning til hovedlinjene og prinsippene i programmet.

Stortinget vil bli invitert til å treffe vedtak om enkeltprosjektene i pakken i forbindelse med de årlige budsjettproposisjonene, og etter at nødvendige utredninger, plangrunnlag og kvalitetssikrede kostnadsoverslag foreligger.

Bergensprogrammet er tidligere omtalt i St.meld. nr. 46 (1999-2000) og St.prp. nr. 1 (2001-2002).

Dagens bompengereordning i Bergen ble etablert i 1986 og skulle opprinnelig gjelde fram til utgangen av 2000, jf. St.prp. nr. 118 (1984-1985). Avtalen om innkreving av bompenger har blitt forlenget til ut 2002, jf. St.prp. nr. 45 (1998-1999) og St.prp. nr. 1 (2001-2002).

Bergensprogrammet skal gi svar på bysamfunnets transport- og miljøutfordringer, og avklare viktige oppgaver i 20 år framover.

Bergensprogrammet viser:

- de viktigste transport- og miljøutfordringene
- målsettinger og strategier for en effektiv og miljøvennlig transport
- hva som skal til for å nå målene
- hva det vil koste

- hvordan det kan finansieres
- hva som kan oppnås.

Begrunnelsen for Bergensprogrammet er den sterke veksten i vegtrafikken Bergen har opplevd. På deler av vegnettet har trafikken nådd et nivå som skaper problemer for framkommeligheten.

Hovedfokus for transportsystemet i Bergen har fra midten av 1980-årene vært rettet mot utbyggingen av et tjenlig hovedvegnett. Dette har gitt økt framkommelighet for både privatbil og kollektivtransport, og har avlastet Bergen sentrum for gjennomgangstrafikk. Forbedringene har vært størst for brukere av privatbil. Det er fortsatt behov for å øke kapasiteten på innfartsårene til sentrum, særlig i sør, samt mellom Laksevåg og Fana. Det er ønskelig å legge særlig vekt på mulighetene for å utvikle et bedre kollektivtilbud på de samme strekningene for å møte den negative utvikling kollektivtrafikken i Bergen har hatt gjennom lengre tid.

For å møte disse utfordringene har Bergen kommune, i samarbeid med Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen Hordaland, utarbeidet Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø.

I Bergensprogrammet er følgende 9 mål definert:

1. Trafikkveksten skal dempes.
2. Byutviklingen skal gi mindre transportbehov.
3. En større del av trafikkveksten skal over på kollektivtrafikken.
4. De investeringer som er gjort i vegnettet skal utnyttes bedre.
5. Miljøbelastningen fra trafikk skal reduseres.
6. Sentrum skal skjermes for uønsket trafikkpress.
7. Det skal etableres et sammenhengende gang- og sykkelvegnett.
8. Det skal skje færre trafikkulykker.
9. Det skal etableres et tilstrekkelig finansieringsgrunnlag for tiltak.

Tre hovedprosjekter i Bergensprogrammet er bybane, Ringveg vest og Skansentunnelen.

For å kunne oppnå målene søker Bergen kommune om å få delfinansiere gjennomføringen av Bergensprogrammet med bompenger. Hordaland fylkeskommune har sluttet seg til opplegget. Lokale vedtak er tatt inn i kap. 3 i proposisjonen.

Virkemiddel i transportpolitikken i Bergen - omtale av tiltak

Kollektivtransport

En viktig del av Bergensprogrammet er satsingen på kollektivtransport. Kollektivsatsingen er innrettet på flere tiltak, der bybanen mellom sentrum og Flesland er definert som det viktigste enkeltprosjektet. I tillegg skal det gjennomføres framkommelighetstiltak og prioritering for kollektivtrafikken (buss og taxi) både på tilfarts- og hovedveger i ytre by og i sentrum.

Bybanen vil gå fra Kaigaten i sentrum til Nesttun og videre til Rådal (Lagunen kjøpesenter) og Flesland. Banen vil være 20 km lang og ha 25 stopp. Beregnet kjøretid fra sentrum til Flesland er ca. 40 minutter.

Bybanen kan bygges ut i flere etapper. Første byggetrinn er den om lag 10 km lange strekningen fra sentrum til Nesttun. Den er beregnet til å koste 1 200 mill. kroner. Den om lag 3,5 km lange videreføringen til Rådal er kalkulert til 275 mill. kroner. Gjeldende kostnadsoverslag for hele bybanen er 2 200 mill. kroner (2001-kroner). Alle kostnadene er beregnet med en usikkerhet på +/- 25 pst.

Reguleringsplanarbeidet starter opp i 2002, og det er forventet at reguleringsplanen kan godkjennes i siste halvdel av 2003.

Anleggsarbeidene kan iht. planstatus starte opp i 2005, og første byggetrinn kan i så fall være ferdig i 2007-2008.

Driftskostnadene for hele banestrekningen er foreløpig kalkulert til om lag 100 mill. kroner pr. år, inkludert avskrivninger av vognpark. Bergen kommune har lagt til grunn at driftskostnadene skal dekkes av billettinntekter og offentlige tilskudd.

Fylkestinget har i sine vedtak forutsatt at det ved anleggsstart for banetraseen er etablert finansieringsgrunnlag for investeringer i materiell og drift av bybane. Videre viser fylkestinget til at en avklaring av spørsmålet om drifts- og byggherreansvar av bybane er en forutsetning for oppstart og videre framdrift av bybanen.

Bergen kommune har vedtatt at de er villige til å påta seg ansvaret for drift av bybanen hvis de tildeles forvaltningsansvaret for drift av kollektivtransporten. Kommunen har også opprettet et bybanefond på 100 mill. kroner som skal kunne brukes til å støtte driften av bybane i Bergen. Endelig avklaring av forvaltningsansvar må foreligge i forkant av den videre oppfølging av arbeidet med bybanen.

Satsingen på buss i Bergensprogrammet er i stor grad knyttet opp til bygging av kollektivfelt. Satsing på bybane forutsetter et velutbygd bussbasert matesystem

med effektive og komfortable overgangsmuligheter til banen.

Handlingsprogrammet 2002-2011 for Nasjonal transportplan omtaler utbygging av bussveg etter samme trasé som for bybanen som et alternativ som senere kan videreføres til en skinnelagt bybane.

Veginvesteringer

I perioden fram til 2011 er det innenfor kategorien veginvesteringer fokusert på fullføring av hovedvegnettet og utbedring av flaskehalser på dette. På det øvrige riksvegnettet er det Ringveg vest som har høyest prioritet. På stamvegnettet er det E39 mellom Os grense og Fjøsanger, og tunnel under Vikaleitet mellom Vågsbotn og Hylkje som er prioritert. I tillegg kan det være aktuelt med tiltak på enkelte fylkesveger.

Sandsli- og Kokstadoområdet har i de siste 20 årene blitt bygget ut med mange tusen nye arbeidsplasser og nye boliger. Dette har medført en stor økning i transportbehovet til området, og resultatet er et overbelastet vegsystem og lange køer i rushtiden. Ringveg vest vil kunne føre til bedre trafikkavvikling, færre ulykker, avlastning av eksisterende vegnett i området og dermed bedre miljøforhold langs Ytrebygdsvegen. Bedre framkommelighet på vegnettet vil også være en forutsetning for å etablere et velfungerende bussbasert kollektivtilbud.

Det vil bli bygd om lag 7 km kollektivfelt langs eksisterende riks- og fylkesveger i dette området i perioden 2001 til 2004.

Ringveg vest kan bygges ut i flere etapper. Det er satt av vel 1 000 mill. kroner i perioden 2002-2011 for etappen Flyplassvegen - Sandeidet. Gjeldende kostnadsoverslag for hele Ringveg vest er 2 000 mill. kroner, med en usikkerhet på +/- 25 pst. Kommunedelplan for prosjektet er godkjent. Arbeidet med reguleringsplan er startet opp, og det er forventet at denne kan godkjennes i løpet av 2003. Prosjektet kan iht. planstatus startes opp i 2005.

Prosjektet Skansentunnelen går ut på å bygge en tofelts tunnel fra Bergen sentrum til området nord for Bryggen. Det er to alternative løsninger. Hovedformålet med prosjektet er å avlaste trafikken gjennom deler av sentrum, først og fremst over Torget og Bryggen.

Foreløpig kostnadsoverslag ligger på om lag 350 mill. kroner. Endelig tidspunkt for oppstart avklares i forbindelse med Nasjonal transportplan 2006-2015.

Det største presset på stamvegnettet er i dag i områdene sør for sentrum. De prioriterte oppgavene på hovedvegnettet i sør vil være å fullføre den planlagte 4-feltsløsningen mellom Sørås og Fjøsanger, inkludert ombygging av Fjøsangerkrysset.

Av andre tiltak på vegnettet er det lagt opp til en økt satsing på gang- og sykkelveger, trafikk sikringstiltak, og miljøtiltak. Dette er tiltak som vil gi bedre og sikrere framkommelighet for gang- og sykkeltrafikk langs riks-, fylkes- og kommunale veger.

Når det gjelder virkninger for arealbruken ved bygging av aktuelle veg- og banetraseer, vises det i propo-

sisjonen til at det foreligger enkelte konflikter med bl.a. landbruksinteresser og lokale miljøutfordringer.

Begrunnelsen for å etablere en bybane i sørkorridoren er at den forventede trafikkveksten vil føre til kapasitetsproblemer i dette området. Ved å bygge en bybane vil transportkapasiteten og kapasitetsreserver i sørkorridoren øke. Trafikkanalysen kan imidlertid ikke påvise at det blir en reduksjon i biltrafikken ved å etablere en bybane.

Et annet forhold som vil påvirke trafikkstrømmene i sør, er åpningen av rv 580 Midtun - Hop som mest sannsynlig vil skje i desember 2002. Denne vil lede trafikken fra E39 ned på dagens rv 553 søndre innfartsåre slik at eksisterende E39 fra Nesttun til sentrum får redusert biltrafikk. Dette vil bl.a. medføre bedre framkommelighet for bussene på eksisterende E39.

Bompegeordningen

Bergen kommune har opprettet et kommunalt aksjeselskap, Bergen bompenge-selskap AS, som vil være bom-selskap for bompegeordningen i Bergensprogrammet. Det skal kreves inn bompenger i 10 år.

De totale netto bompengeinntektene i perioden 2002-2011 blir på 2 280 mill. 2002-kroner.

Innkrevingsordningen bygger på at innkrevingen skal foregå i dagens 7 stasjoner supplert med en stasjon som fanger opp den trafikken som vil benytte den framtidige Ringveg vest.

Bomtakstene for trafikanter som betaler full pris er satt til 15 kroner for liten bil og 30 kroner for stor bil. Det vil bli lagt opp til en ordning med rabatter knyttet til antall passeringer som er i henhold til gjeldende takstretningslinjer.

Finansiering

Bergensprogrammet skal finansieres med statlige midler (riksvegmidler), bompenger, fylkeskommunale midler og kommunale midler.

Utbygging av lokal kollektivinfrastruktur er et virkemiddel for å løse lokale oppgaver, og er hovedsakelig et fylkeskommunalt ansvar. For å bidra til å lette lokale myndigheters finansiering av slike tiltak, har staten innført ordningene med alternativ bruk av riksvegmidler og storbymidler. I tillegg har Regjeringen i St.meld. nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport, varslet en rekke tiltak for å øke kollektivtransportens markedsandeler i storbyområdene.

Tabell 7.1 i proposisjonen viser hvordan inntekts- og utgiftssiden i Bergensprogrammet vil være for perioden 2002-2011 (tall i mill. 2002-kroner).

To av prosjektene i Bergensprogrammet har en kostnadsramme på mer enn 500 mill. kroner hver. Disse er Ringveg vest og bybanen. For disse prosjektene må det gjennomføres ekstern kvalitetssikring. For begge disse prosjektene er reguleringsplanarbeidet startet opp, og begge prosjektene bør kunne fremmes til bevilgning i statsbudsjettet for 2005. Prosjektet Skansetunnelen vil trolig ikke kunne fremmes for Stortinget før etter 2005.

I årene fram til 2005 vil midlene i Bergensprogrammet gå til "mindre" prosjekter som gang- og sykkelve-

ger, trafiksikkerhetstiltak, og ikke minst opprusting av sentrumsgater og bygd kollektivfelt langs rv 580 Flyplassvegen.

I utgangspunktet er det ikke forutsatt låneopptak for å finansiere de store anleggene.

Samferdselsdepartementets vurdering

Departementet slutter seg til den foreslåtte investeringsprofilen i Bergensprogrammet.

Bompengepakkene er i sin natur mer fleksible enn bompengeinnkreving til enkeltprosjekter. Hvis kostnadsoverslaget på noen av enkeltprosjektene øker, kan det innebære at andre prosjekter ikke blir bygd. Store kostnadsoverskridelser på de tre store prosjektene, vil føre til at færre av de mindre tiltakene i programmet vil kunne gjennomføres.

Samferdselsdepartementet mener det viktigste prinsipielle spørsmålet som tas opp i denne saken er knyttet til finansiering av bybanen.

Den lokalt vedtatte finansieringsplan innebærer at investeringen i bybane i sin helhet er forutsatt finansiert over statsbudsjettet og ved bompenger. Det er lokalt ikke forutsatt midler over egne budsjetter til investering i bybanen.

Samferdselsdepartementet forutsetter at den endelige finansieringsplan for bybanen blir utformet i sam-svar med gjeldende retningslinjer og etablert praksis.

Departementet er kjent med at det pågår et kvalitets-sikringsarbeid av konsekvensutredningen om bybane i samarbeid mellom Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Statens Vegvesen, hvor bybanen vurderes opp mot flere bussalternativer.

De foreløpige resultatene fra kompletterende beregninger for analyse av bybanen tyder på at banealternativene synes å ha bedre nyttekostnadstall enn det mest realistiske bussalternativet. Departementet vil få seg forelagt det endelige resultatet av arbeidet som gjøres lokalt så snart det er sluttført, og vil da ha et godt grunnlag for å dokumentere om kravene til alternativ bruk av riksvegmidler og bompenger er fulgt. Det forutsettes at bybaneprojektet tilføres planmidler som sikrer framdriften også i kommende år.

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.

Både Ringveg vest og bybanen er pr. dags dato i en reguleringsplanprosess, og begge prosjektene kan startes opp i 2005. Det arbeides lokalt med å framskaffe dokumentasjon for alternativ bruk av riksvegmidler knyttet til bygging av bybane. Denne vurderingen skal omfatte en vurdering av aktuelle alternativer for styrking av kollektivtransporten. 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.

2. KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Ragnar Bøe Elgsaas, Sigrun Eng, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Tor-Arne Strøm, fra Høyre, Brit I. H. Andreassen, Anne Berit Andersen, Sverre J. Hoddevik og lederen Petter Løvik, fra Sosialistisk Venstreparti Geir-Ketil Hansen og Heidi Sørensen, fra Kristelig Folkepart, Odd Holten og Jan Sahl og fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, slutter seg til målene som er definert for Bergensprogrammet. Målene samsvarer godt med de nasjonale prioriteringene av økt satsing på bymiljø og kollektivtransport. Flertallet vil understreke at målene i Bergensprogrammet langt på veg er i tråd med prioriteringene i St.meld. nr. 23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder og St.meld. nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport, hvor kollektivtransporten omtales som ryggraden i transportsystemet i de store byene.

Flertallet registrerer også at miljø- og transportutfordringene i Bergen er store. I følge Statens forurensningstilsyn (SFT) er luftforurensningsproblemene i Bergen alvorlige. SFTs beregninger viser at hvert år dør 140 bergensere for tidlig som følge av luftforurensning (1718/2000), og de samfunnsøkonomiske kostnadene ved luftforurensningen i Bergen beløper seg til inntil 1,8 mrd. kroner hvert år.

Flertallet registrerer også at veksten i biltrafikken har vært høyere i Bergen enn i resten av landet, og at kollektivandelen har gått ned.

Flertallet vil derfor understreke behovet for at Bergensprogrammet innebærer et trendbrudd som vil føre til dempet trafikkvekst, reduserte miljøbelastninger og større kollektivandeler i framtiden.

Flertallet vil understreke betydningen av at målene i Bergensprogrammet nås. Flertallet vil derfor be Regjeringen rapportere om framdriften i Bergensprogrammet i lys av målsettingene i programmet.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, har merket seg at Bergensprogrammet har fått bred tilslutning lokalt og at programmet inneholder en balansert satsing på kollektivtransport og veg.

Kollektivtransport

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil understreke viktigheten av at Bergensprogrammet fører til en styrking av kollektivtransporten i Bergen. Lokalt er det et sterkt engasjement for valg av bybane som kollektivløsning for Bergen. Flertallet tar dette til etterretning.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil peke på at det viktigste kollektivtiltaket i Bergensprogrammet er bygging av bybane. Disse medlemmer vil understreke behovet for en moderne, effektiv og skinnegående kollektivtransport i landets nest største by. Med flere byggetrinn vil bybanen sammen med jernbanen utgjøre ryggraden i transportsystemet i Bergen, slik T-banen og jernbanen gjør det i hovedstaden.

Disse medlemmer registrerer at Bergensprogrammet inneholder forslag til finansiering av første byggetrinn på bybanen fra sentrum til Nesttun. Disse medlemmer vil understreke at en snarlig videreføring av bybanen til Flesland er ønskelig, og da uten opphold i anleggs- og prosjekteringsvirksomhet.

Disse medlemmer er fornøyd med den kvalitetssikring som knyttes til planlegging og prosjektering av bybanen. Disse medlemmer vil likevel understreke behovet av å tenke langsiktig i arbeidet med bybanen. Etablering av bybaner og bybanesystemer er langt på veg bestemmende for bolig- og arealutviklingen i store byer, og den store transportkapasiteten banebaserte systemer har muliggjør en fortetting langs linjen. Disse medlemmer vil derfor understreke det ansvar kommunen har for å få til en bolig- og arealplanlegging som knytter an til etablering av bybanen. En slik bo- og arealpolitikk vil styrke trafikkgrunnlaget til bybanen.

Disse medlemmer er positiv til prioriteringen av et velutbygd, bussbasert matesystem til bybanen.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti konstaterer at de foreløpige resultatene for analyse av bybanen tyder på at banealternativene synes å ha bedre nyttekostnadstall enn det mest realistiske bussalternativet. Disse medlemmer har merket seg at det på det nåværende tidspunkt er behov for ytterligere avklaringer knyttet til så vel utbyggingskostnader som driftskostnader ved en bybane.

Disse medlemmer ser positivt på at det nå foretas utredninger med sikte på å kvalitetssikre utbyggings- og driftskostnadene ved en bybane. Disse medlemmer forutsetter at utredningsarbeidet som gjøres, også inneholder en kollektivløsning basert på buss som kollektivmiddel. Det er viktig å få mest mulig kollektivtransport for de midlene som stilles til disposisjon.

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. Da må også ansvarsforholdene mellom forvaltningsnivåene avklares.

Gang, sykkel og andre miljøtiltak

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er tilfreds med prioriteringen av bygging av gang- og sykkelnett og andre miljøtiltak i

Bergensprogrammet. Flertallet vil understreke at gange og sykling utgjør en betydelig andel av reisene i en storby. Flertallet vil understreke at det vil være i strid med målsettingene i programmet om disse midlene omdisponeres til andre formål.

Flertallet vil peke på at også gang- og sykkeltiltak vil kunne utgjøre viktige matesystemer for bybanen. For å få til mating av bybanen med sykkel er gode sykkelparkeringsløsninger på bybanestoppene vesentlig. Flertallet vil derfor at gang- og sykkeltiltak som inngår i matesystemene til bybanen prioriteres i Bergensprogrammet.

Ringveg vest

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, vil vise til at Sandsli- og Kokstadområdet er et område som de siste 20 årene har hatt en sterk vekst i arbeidsplasser og boliger. Som følge av denne utviklingen har transportbehovet i området økt kraftig, og kapasiteten på det eksisterende veinett er derfor sprengt. Det fører til dårlig fremkommelighet og trafikksikkerhet, samt miljøbelastninger. Byggingen av Ringveg vest vil bidra til løse å problemene knyttet til fremkommelighet, trafikksikkerhet og miljø. Det vil også bli bygget 7 km kollektivfelt langs eksisterende riks- og fylkesveger i området. Ringveg vest vil bedre tilknytningen mellom Sandsli- og Kokstadområdet og kommunene vest for Bergen.

Flertallet vil vise til at Ringveg vest er et sentralt prosjekt i Bergensprogrammet og støtter en utbygging av denne vegen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil peke på at Ringveg vest er det største vegprosjektet i Bergensprogrammet. Disse medlemmer vil understreke at i det videre arbeidet med Bergensprogrammet er det viktig at konsekvensutredningen for Ringveg vest kvalitetssikres. Ifølge de rikspolitiske retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging skal det ved store vegprosjekter som Ringveg vest alltid utredes et kollektivalternativ.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil også peke på at bygging av Ringveg vest vil legge til rette for trafikkvekst i Bergensområdet. Ifølge departementet og Bergen kommune vil kapasiteten på vegen bli så god at det ikke er nødvendig å etablere separate kollektivfelt på vegen. Disse medlemmer vil peke på at god vegkapasitet i byområder historisk alltid har generert økninger i vegtrafikken og reduserte kollektivandeler. På denne bakgrunn er det grunn til å stille spørsmål om bygging av Ringveg vest er i strid med målsettingene i Bergensprogrammet om dempet trafikkvekst og økte kollektivandeler.

Disse medlemmer vil be Samferdselsdepartementet spesielt vurdere om kravet i forbindelse med store vegprosjekter om alltid å utrede et kollektivalternativ, er oppfylt i arbeidet med konsekvensutredningen på Ringveg vest.

Disse medlemmer vil derfor foreslå:

"Stortinget ber Regjeringen om å sørge for at det blir utarbeidet et reelt kollektivalternativ til Ringveg vest."

Andre vegtiltak

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at Skansentunnelen vil forbedre trafikksituasjonen i Bergen sentrum og støtter byggingen av tunnelen og de øvrige vegtiltakene som er skissert i proposisjonen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ser positivt på bygging av Skansentunnelen for å avlaste trafikken gjennom deler av sentrum. Disse medlemmer vil peke på at tunnelen kan føre til økt belastning for andre deler av sentrum.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil peke på at Skansentunnelen er et av andre vegtiltak i Bergensprogrammet. Hensikten med tunnelen er ifølge departementet å avlaste Bryggen og Torget for biltrafikk. Tunnelen som kommer ut midt i Bergen sentrum kan sluse trafikk direkte inn i Bergen sentrum, og således utgjøre en avlastning for Bryggen og Torget, men vil skape økt belastning på resten av sentrum. Disse medlemmer vil derfor peke på at prosjektet kan være i strid med målene i Bergensprogrammet om reduserte miljøbelastninger fra biltrafikken og at sentrum skal skjermes for trafikk.

Rekkefølge og tidsplan

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, vil vise til at Bergensprogrammet inneholder en rekke ulike prosjekter og at realiseringen av programmet vil gå over flere år.

Flertallet vil peke på fordelene av parallellitet i utbygging og ferdigstilling av kollektivprosjekt og vegprosjekt. En rask planavklaring er viktig for å oppnå slik parallellitet. Det avgjørende må likevel være å oppnå mest mulig rasjonell fremdrift og raskest mulig ferdigstilling av prosjektene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil peke på at tunge infrastrukturtiltak ofte skaper nye reisevaner, og at kollektivtransporten kan ha vanskelig for å vinne tilbake kunder som er gått over til å bruke bil. Disse medlemmer har merket seg at Ringveg vest og bybanen planlegges bygget parallelt.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti har registrert at ifølge Bergensprogrammet skal planprosessene for bybanen og Ringveg vest kjøres parallelt. Ifølge programmet skal begge prosjekter være klare til anleggsstart i løpet av 2005.

Ved en tidligere ferdigstilling av Ringveg vest enn bybanen skriver Bergen kommune i sitt svar til sam-

ferdselskomiteen at en ikke kan utelukke at bygging av Ringveg vest vil føre til økt bilbruk i vestkorridoren, men at rekkefølgen på prosjektene utover dette ikke vil ha betydning utover det rent finansielle.

Disse medlemmer vil understreke at nye tunge infrastrukturtiltak ofte skaper nye reisevaner, og at kollektivtransporten har vanskelig for å vinne tilbake kunder som har gått over til å bruke bil. For å redusere risikoen for at Ringveg vest vil føre til en vesentlig trafikkøkning i Bergen, vil disse medlemmer henstille om at det fattes et rekkefølgevedtak som sikrer at bybanen prioriteres i tid foran utbygging av Ringveg vest.

Bompengoordningen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet tar hovedtrekkene i bompengoordningen til etterretning. Bompengoordningen er organisert som en bomring. Disse medlemmer vil understreke at dette legger forholdene godt til rette for at Bergen kommune kan ta i bruk vegprising som et virkemiddel for å redusere trafikkveksten og miljøbelastningene i Bergen sentrum.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti støtter Regjeringens forslag til bompengoordning.

Andre bilbegrensende tiltak

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil peke på behovet for å vurdere bilbegrensende tiltak for å nå målsettingene i Bergensprogrammet. Disse medlemmer forventer å bli holdt løpende orientert om graden av måloppnåelse i Bergensprogrammet, og forutsetter at flere tiltak blir løpende vurdert for at målsettingene skal oppfylles.

Finansieringen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet slutter seg til hovedtrekkene i finansieringen av Bergensprogrammet.

Disse medlemmer vil likevel understreke at bygging av bybane i Bergen kvalifiserer for bruk av ordningen med alternativ bruk av riksvegmidler.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti støtter Regjeringens forslag til finansiering av Bergensprogrammet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti har merket seg at krav til egenfinansiering er større ved investeringer i veg enn ved investeringer i kollektivtransport. Disse medlemmer mener kravene må likestilles, og ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag om dette.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Kenneth Svendsen og Thore A. Nistad, viser til at da bompengeringen i Bergen ble innført 2. januar 1986 var det etter en turbulent politisk prosess, og med sterk motstand fra byens befolkning. Stadige løfter om at bompengene skulle komme i tillegg til statlige bevilgninger, og at bompengesatsene skulle holdes på et lavt nivå er blitt brutt. Nå inviterer Regjeringen til å bryte et tredje løfte, løftet om at bompengeringen skulle fjernes etter 15 år.

I Statens vegvesens håndbok 102 (02.02) "Veiledning Bompengeprojekter" er det angitt som formål "å gi en samlet framstilling av rammevilkårene for nye bompengeprojekter på offentlig vei". Håndboken bygger på de relevante lover, forskrifter, direktiver, stortingsmeldinger og andre offentlige dokumenter. I det innledende avsnittet om finansieringsopplegg heter det blant annet at "Mange av forutsetningene kan regnes som faste, blant annet er det et krav om at bompengeperioden ikke skal være over 15 år". Nå har Bergens bompengering vært i drift snart 17 år.

Dette løftebruddet ønsker ikke disse medlemmer å være med på. Bergens innbyggere har nå betalt nok i bompenger. Bompengeringen bør derfor avvikles så raskt som mulig.

I statsbudsjettforslaget for 2003 er det ført opp 33 380 mill. kroner i avgifter på biler og bilbruk (uten bompenger), eller ca. 10 000 kroner pr. voksen innbygger i Norge. Så lenge disse avgiftene er så høye, må staten ha ansvaret for utbygging og vedlikehold av riks- og stamveger, herunder finansiering av dette.

I proposisjonen er bybaneprosjektet kalkulert til 920 mill. kroner. Slike overslag har erfaringsmessig vært svært usikre. Ingen bør bli forbauset om sluttsummen på prosjektet blir nærmere 2 enn 1 mrd. kroner. Disse medlemmer mener videre at passasjergrunnlaget neppe vil være tilstrekkelig til å forsvare denne typen anlegg, og går derfor imot byggingen av bybane i Bergen.

Disse medlemmer vil i stedet basere kollektivtilbudet i Bergen på buss. Disse medlemmer støtter også utbygging av kollektivtiltak langs nåværende veg til flyplassen. Disse medlemmer mener Ringveg vest og Skansentunnelen bør bygges i samsvar med proposisjonen. Når Ringveg vest åpner, vil fremkommeligheten på begge strekninger bli svært god.

Disse medlemmer vil derfor gå inn for å bygge ut Bergensprogrammet etter planen, dog uten bybane, og med statlig finansiering på vanlig måte over statsbudsjettet, uten bompenger.

Disse medlemmer foreslår:

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. 76	FrP		St.prp. 76	FrP
Veitiltak øvrig riksveinett	1 215	1 215	Statlige midler øvrig riksvei	1 415	2 425
Veitiltak 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"

3. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

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. 76	FrP		St.prp. 76	FrP
Veitiltak øvrig riksveinett	1 215	1 215	Statlige midler øvrig riksvei	1 415	2 425
Veitiltak 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

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen om å sørge for at det blir utarbeidet et reelt kollektivalternativ til Ringveg vest.

4. KOMITEENS TILRÅDING

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

vedtak:

Stortinget samtykker i at:

1. Bompengeselskapet får rett til å kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø. Vilåårene går fram av St.prp. nr. 76 (2001-2002) og Innst. S. nr. 45 (2002-2003).
2. Samferdselsdepartementet ved Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 26. november 2002

Petter Løvik
leder

Heidi Sørensen
ordfører

Geir-Ketil Hansen
sekretær