



Innst. 324 S

(2012–2013)

Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 143 S (2012–2013)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om utviding og finansiering av Bergensprogrammet med tredje etappe av Bybanen m.m.

Til Stortinget

Samandrag

Bakgrunn

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om utviding og finansiering av Bergensprogrammet, med tredje etappe av Bybanen m.m.

I perioden 1986–2011 er det gjennomført mange større prosjekt i Bergen. Vidare blei første etappe av Bybanen og Ringveg vest opna for trafikk i 2010, og Strandkaaien/forlenging av Håkongsgaten blei opna for trafikk i 2011. Bergensprogrammet er seinast omtalt i Prop. 1 S (2012–2013) og i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023. Nærare bakgrunn for bompenggeordninga i Bergen og hovudlinjer i Bergensprogrammet går elles fram av punkt 1 i proposisjonen

Forslaget som proposisjonen mv. no omhandlar, blei lagt fram for lokalpolitisk behandling vinteren 2012 og omfattar utviding av dagens prosjektportefølje og endring av dagens takst- og rabattopplegg. Den største endringa er heving av takstane. Det er også foreslått reduksjon av dagens maksimalrabattar og heving av det månadlege passeringstaket. Forslag til investeringsplan som blei lagt fram for politisk behandling, er vist i tabell 2.1 i proposisjonen.

Etter gjennomføringa av forvaltningsreforma er det ikkje lenger riksvegmidlar i Bergensprogrammet. Finansieringa frå staten skjer gjennom rammetilsko-

tet til fylkeskommunen og midlar frå Belønningsordninga.

Omtale av utbygginga

Bybanen

Prosjektet skal utgjera hovudstamma i kollektivtransportsystemet i sørkorridoren i Bergen. Bybanen blir bygd med dobbeltspor og skal gå frå Kaigaten i sentrum til Nesttun (første etappe, 10 km, opna for trafikk i 2010), vidare til Rådalen (andre etappe, 3,6 km, planlagt opna for trafikk sommaren 2013) og til Bergen lufthamn Flesland (tredje etappe 7 km). Heile strekninga er om lag 20 km.

Med tredje etappe vil Bybanen gi eit vesentleg betre kollektivtilbod for Bergen lufthamn Flesland. Det blir lagt opp til å starta anleggsarbeida for tredje etappe i 2013, med planlagt opning for trafikk i 2016.

Omrekna til 2013-prisnivå er styringsramma for tredje etappe 3 450 mill. kroner og kostnadsramma 3 800 mill. kroner. Samfunnsøkonomisk netto nytte (NN) for tredje etappe av prosjektet er rekna til om lag – 3,7 mrd. kroner. Netto nytte over kostnad (NN/K) er rekna til – 0,9.

Tiltak innafor programområda

Tiltak innafor programområda i Bergensprogrammet omfattar i hovudsak mindre tiltak langs eksisterande vegar, miljøtiltak i sentrum, gang- og sykkelveggar og mindre kollektiv- og trafikksikrings-tiltak. I tillegg kjem midlar til planlegging av nye prosjekt/tiltak inkl. kostnader til vidare planlegging av Bybanen.

Det er i perioden 2012–2025 lagt til grunn ei gjennomsnittleg årleg ramme på om lag 210 mill. 2013-kroner til tiltak innafor programområda, til saman om lag 3 050 mill. 2013-kroner.

Ringveg vest

Prosjektet Ringveg vest omfattar bygging av om lag 10 km ny firefelts veg. Første etappe, den om lag 2,5 km lange strekninga Dolvik–Sandeide, blei opna for trafikk i 2010. Andre etappe omfattar m.a. den om lag 4,3 km lange strekninga Sandeide–Liavatnet i tunnel. Andre etappe er planlagt opna for trafikk i 2015. Tredje etappe omfattar strekninga mellom Flyplassvegen og Dolvik. Finansiering av tredje etappe inngår ikkje i proposisjonen.

Skansentunnelen

Prosjektet går ut på å byggja ein tunnel frå Bergen sentrum til området nord for Bryggen. Skansentunnelen er såleis eit miljø- og byutviklingstiltak. Ved den lokalpolitiske behandlinga er det lagt til grunn om lag 700 mill. 2011-kroner til Skansentunnelen. Det ligg ikkje føre godkjende planar med tilhøyrande kostnadsoverslag for prosjektet. Kostnadene er svært usikre. Sjølv om Skansentunnelen er ein del av Bergensprogrammet, legg Samferdselsdepartementet til grunn at prosjektet ikkje blir finansiert gjennom finansieringsopplegget i proposisjonen. Departementet tilrår at det blir arbeida vidare med planlegging av tunnelen. Samferdselsdepartementet vil kome attende til Stortinget når tilstrekkelege avklaringar ligg føre.

Endringar i bompengoordninga

For å finansiera utbygginga av tredje etappe av Bybanen og auka satsing på programområdetiltak har kommunen og fylkeskommunen m.a. søkt om å auka takstane for lette kjøretøy (inntil 3 500 kg) frå 15 til 25 kroner og for tunge kjøretøy (over 3 500 kg) frå 30 til 50 kroner. Vidare er det søkt om å redusera rabattane ved forskotsbetaling frå 40 og 30 pst. til 20 pst. I proposisjonen er det lagt til grunn at endringane blir gjennomførte frå 2013. Endringane legg til rette for å sikra ei kontinuerleg utbygging av tredje etappe av Bybanen.

Endringane i takst- og rabattopplegget skal også fungera som restriktivt verkemiddel for å redusera biltrafikken i Bergensområdet i samsvar med tiltaksplanen for oppfølging av avtalen om belønningsmidlar.

Trafikk- og inntektsgrunnlag

For å vurdere trafikkveksten fram til 2025 er nytta transportmodellen for Bergensområdet som er utleia av den regionale transportmodellen.

Som følgje av endringane i takst- og rabattsystemet er det lagt til grunn ein nedgang i årsdøgntrafikken på 12 pst. Vidare er det lagt til grunn ein årleg trafikkvekst på 1 pst. fram mot 2025 i tråd med Prop. 108 S (2009–2010). Det er gjennomført ekstern kva-

litetssikring (KS2) som omfattar trafikkgrunnlaget og føresetnadene for finansieringsopplegget, jf. elles pkt. 5 i proposisjonen.

Utbyggings- og finansieringsopplegg

Finansieringa av Bergensprogrammet i perioden 2012–2025 er basert på fylkeskommunale midlar, belønningsmidlar frå staten, midlar som fylkeskommunen garanterer for (ev. framtidige belønningsmidlar) og bompengar. Den økonomiske ramma er til saman 9 420 mill. kroner, omrekna til 2013-prisnivå.

Dei fylkeskommunale midlane i perioden 2012–2025 er til saman om lag 3 020 mill. kroner, omrekna til 2013-prisnivå.

Det er inngått ein fireårig avtale mellom Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og staten om belønningstilskot til betre kollektivtilbod og mindre bilbruk for perioden 2011–2014. På grunnlag av avtalen frå 2011 er det lagt til grunn totalt 550 mill. kroner i belønningsmidlar, av dette 375 mill. kroner til investeringar i Bergensprogrammet.

Fylkestinget har lagt til grunn at ordninga med belønningsmidlar til betre kollektivtransport og mindre bilbruk eller anna tilsvarende ordning blir vidareført og at Bergensområdet vil motta slike midlar også for perioden 2015–2018. Dersom staten ikkje løyver belønningsmidlar eller andre tilsvarende midlar, har fylkestinget vedtatt å garantera for om lag 210 mill. kroner, omrekna til 2013-prisnivå, i perioden 2015–2018 til kollektivinfrastruktur i Bergensprogrammet.

Dagens avtale om belønningstilskot gjeld perioden 2011–2014. Samferdselsdepartementet har ikkje tatt stilling til om det er aktuelt å inngå tilsvarende avtale for Bergen utover dette.

Det er lagt til grunn 5 800 mill. kroner i bompengar til investeringar i perioden 2012–2025. Bompengar til å dekkja renter på bompengelån er rekna til om lag 2 240 mill. kroner med ei lånerente på 4,5 pst. I tillegg kjem bompengar til å dekke innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet med vel 40 mill. kroner pr. år, eller om lag 600 mill. kroner i perioden 2012–2025.

Bergensprogrammet er ei bompengepakke der omfanget av utbygginga må tilpassast den økonomiske ramma.

Rammeverket for heilskaplege bymiljøavtalar, som er presentert i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, skal leggjast til grunn når Bergensprogrammet blir reforhandla etter 2013. Som for dei andre største byområda, legg Samferdselsdepartementet opp til at det skal vera ein omtale av Bergensprogrammet i statsbudsjettet.

Departementet legg til grunn at aktuelle prosjekt og tiltak må vurderast trinnvis, og at samfunnsøkonomisk lønnsemd vektleggjast ved prioritering av prosjekt.

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utviding av Bergensprogrammet, vil det bli inngått ein tilleggsavtale mellom Statens vegvesen Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i proposisjonen.

Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Bård Langsåvold, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, frå Framstegspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, frå Høgre, Trond Helleland, Lars Myraune og Ingjerd Schou, frå Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Lange land, frå Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og frå Kristeleg Folkeparti, leiaren Knut Arild Hareide, har merka seg at Samferdselsdepartementet i proposisjonen legg fram forslag om utviding og finansiering av Bergensprogrammet med mellom anna ein tredje etappe av Bybanen, og vidare at den største endringa elles er innanfor takstane og rabattordningane.

Komiteen viser vidare til at andre etappe av Ringveg vest, ei tunnelstrekning på om lag 4,3 km mellom Sandeide og Liavatnet, er ein del av proposisjonen. Den er planlagt opna for trafikk i 2015. Tredje etappe av Ringveg vest omfattar strekninga mellom Flyplassvegen og Dolvik. Komiteen har merka seg at finansiering av denne ikkje inngår i proposisjonen.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet finner det svært uheldig at det viktige ringvegsprosjektet i Bergen – Ringvei vest – ikke har avklart finansiering og heller ikke avklart dato for endelig ferdigstillelse av tredje og siste del. Disse medlemmer peker på at nettopp et ringvegsystem er nødvendig for å få på plass et tjenlig transportsystem i Bergen by og Bergensregionen. Også for å løse miljøutfordringene i Bergen sentrum er et moderne ringvegsystem nødvendig. At et for lengst påbegynt prosjekt, der første etappe er tatt i bruk og andre etappe under bygging ikke har avklart ferdigstillelse for alle tre prosjektdeler, fremstår som åpenbart uheldig. Etter disse medlemmers vurdering skyldes dette først og fremst manglende statlig finansiering.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, er kjent med at det i perioden 1986–

2011 er gjennomført ei rekke større prosjekt i Bergen, og at første etappe av Bybanen og Ringveg vest vart opna i 2010, medan Strandkaien/forlenging av Håkonsgaten vart opna for trafikk i 2011.

Fleirtalet vil peika på at dei forslaga proposisjonen byggjer på, er tilrådd av Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune etter lokalpolitisk hand-saming vinteren 2012.

Fleirtalet har merka seg at den største endringa er heving av takstane, reduksjon av dagens maksimalrabattar og heving av det månadlege passeringstaket.

Fleirtalet vil presisera at det ikkje er riksvegmidler i Bergensprogrammet etter at forvaltningsreforma vart gjennomført, og at den statlege finansieringa skjer gjennom rammetilskotet til fylkeskommunen og midlar frå Belønningsordninga.

Fleirtalet har merka seg den suksessen Bybanen har blitt for Bergen, både som effektiv og miljøretta kollektivtransportsystem, men også som ein viktig faktor for ynskt byutvikling. For sørkorridoren i Bergen vil Bybanen utgjera hovudstamma i kollektivtransportsystemet. Med tredje etappe vil Bybanen framstå som eit vesentleg betre kollektivtilbod for Bergen lufthamn Flesland. Anleggsarbeidet er planlagt med oppstart i 2013 og ferdiggjering med oppstart for trafikk i 2016.

Fleirtalet vil understreka at programområda også er ein viktig del av Bergensprogrammet. Desse omfattar i hovudsak mindre tiltak langs eksisterande vegar, miljøtiltak i sentrum, gang- og sykkelveggar og mindre kollektiv- og trafikksikringstiltak. I tillegg kjem planlegging av nye prosjekt/tiltak inkludert vidare planlegging av Bybanen.

Fleirtalet viser til at Skansentunnelen frå Bergen sentrum til området nord for Bryggen er eit miljø- og byutviklingsprosjekt som skal avlasta sentrum for biltrafikk og redusera konfliktane med kulturminne, kulturmiljø og mjuke trafikantar.

Fleirtalet registrerer at det enno ikkje ligg føre godkjende planar med tilhøyrande kostnadsoverslag for prosjektet, og at kostnadane på dette tidspunktet er svært usikre. Fleirtalet sluttar seg difor til Samferdselsdepartementet si vurdering, der Skansentunnelen, sjølv om tunnelen altså er ein del av Bergensprogrammet, ikkje vert finansiert gjennom finansieringsopplegget i proposisjonen.

Fleirtalet støttar tilrådinga om at det vert arbeid vidare med planlegging av tunnelen, for så å koma tilbake til Stortinget når tilstrekkelege avklarings ligg føre.

Fleirtalet registrerer at kommunen og fylkeskommunen i dei omsøkte endringane i bompengordninga legg opp til auke i takstane for lette køyretoy frå 15 til 25 kroner og frå 30 til 50 kroner for køy-

retøy over 3 500 kg. Vidare vert rabattane ved forskotsbetaling reduserte frå 40 og 30 pst. Til 20 pst.

Fleirtalet vil peika på at takst- og rabattendringane skal leggja til rette for å sikra ei kontinuerleg utbygging av tredje etappe av Bybanen, samt at endringane også, i samsvar med tiltaksplanen for avalen om belønningssmidlar, skal fungera som restriktivt verkemiddel for reduksjon av biltrafikken i Bergensområdet.

Fleirtalet viser til at den økonomiske ramma er på 9 420 mill. kroner, omrekna til 2013-prisnivå, og at finansieringa av Bergensprogrammet er basert på fylkeskommunale midlar, belønningssmidlar frå staten, midlar som fylkeskommunen garanterer for ev. framtidige belønningssmidlar og bompengar.

Fleirtalet vil understreka at Bergensprogrammet er ei bompengepakke der omfanget av utbygginga må tilpassast den økonomiske ramma, at aktuelle prosjekt og tiltak må vurderast stegvis og at samfunnsøkonomisk lønsemd må vektleggjast ved prioritering av prosjekt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Dokument 8:79 S (2012–2013) som er et representantforslag fra flere representanter fra Fremskrittspartiet. Forslaget behandles som egen sak og det legges frem egen innstilling. Disse medlemmer viser til forslaget:

«Stortinget ber regjeringen innarbeide full statlig finansiering av videreføring av Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø i Nasjonal transportplan for 2014–2023.»

Disse medlemmer viser til at Bergen er en av landets fire største byer. Forventet sterk befolkningsvekst i byregionen forsterker dagens utfordringer med et mangelfullt transportsystem for personer og gods. Disse medlemmer peker på at i likhet med de øvrige tre storbyene er det også i Bergen nødvendig med omfattende investering i moderne infrastruktur og med modernisert og forsterket tilbud innenfor kollektiv persontransport. Bergensprogrammet omfatter flere store prosjekt, som er nødvendig for å bygge et tjenlig transportnett for persontransport og for godstransport basert både på vei og bane. Men viktige prosjekter som jernbaneutbygging til flyplass, havn og store bydeler mangler, østre del og ytre, nordre del av et ringvegssystem mangler og fullføring av påbegynt Ringveg vest mangler.

Disse medlemmer legger til grunn at staten i langt sterkere grad må ta planansvar, organiseringsansvar og spesielt finansieringsansvar i de fire største byene – også i Bergen der bompengekostnadene per innbygger nesten er doblet fra 2002 til 2011.

Disse medlemmer har merket seg fra saken at det er lagt til grunn 5 800 mill. kroner i bompenger

til investeringer i perioden 2012–2015. Av dette skal hele 2 240 mill. kroner brukes til å dekke renter på bompengelån og 600 mill. kroner til drift av bompengeneinnkreving. Dette innebærer at bilistene for å bidra med 2 960 mill. kroner til en samlet investering på 8 954 mill. kroner, må betale et finansieringstillegg på hele 2 840 mill. kroner. Så dyrt kan det ofte bli når finansiering av nødvendige infrastrukturtiltak som burde vært fullfinansiert av staten, i stedet finansieres med påtvunget avbetalingskjøp gjennom bompenger. Disse medlemmer mener en slik finansiering er unødvendig. Spesielt i et land som er blitt så rikt som Norge nå er blitt, vil det fra et generasjonsperspektiv være særdeles klokt nettopp å investere finanskapital opptjent fra olje- og gassvirksomhet i realkapital i eget land for å sikre vekst og verdiskaping.

Disse medlemmer har merket seg at nesten halvparten av investeringsplanens ramma brukes til bybaneutbygging. Disse medlemmer viser til Meld. St. 26 (2012–2013) NTP 2014–2023 side 168 der det heter:

«Etter at Bybanen ble åpnet har antall påstigninger i kollektivtrafikken økt med nesten 20 %. Dette innebar også en ruteomlegging som ga flere bytter og dermed flere påstigninger.»

Disse medlemmer viser videre til svar fra Samferdselsdepartementet v/statsråden på spørsmål nr. 17 i forbindelse med behandlingen av NTP 2014–2024:

«Bybanen i Bergen (jf. side 168)

Hva er dokumentert effekt av Bybanen i Bergen; kollektivandel før oppstart og ved utgangen av 2012 for hhv. kollektivandel totalt i Bergen, andel i Bergen Syd og andel langs bybanetrasé Bergen–Nesttun?

Svar:

Statens vegvesen har vært i kontakt med Bergen kommune og Skyss, som opplyser at det ikke foreligger en reisevaneundersøkelse som gir grunnlag for å skaffe fram informasjon om kollektivandeler etter oppstart av Bybanen. Kommunen vil at det nye transportsystemet skal være godt etablert før en etterundersøkelse gjennomføres. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen som gjennomføres i 2013/2014, med et stort tilleggsutvalg i Bergen, kan brukes for å gi informasjon om kollektivandeler i ettersituasjonen. Resultater fra denne vil foreligge høsten 2014.

Bybanen åpnet i juni 2010. For Bergen kommune viser reisevaneundersøkelsen 2009 en kollektivandel på 16 prosent, og for Hordaland 12 prosent. En lokal RVU gjort i 2008 viser 12 prosent for Bergen og 12 omegnskommuner. (SINTEF, Reisevaneundersøkelser for Bergensområdet 2008).»

Disse medlemmer mener det er svært uheldig at en omfattende investering i infrastruktur videreføres uten at det tas grep for å måle effekt av tiltaket.

Disse medlemmer har merket seg at en betydelig del av investeringsbeløpet frem til 2025 skal brukes til «programområde» der informasjon og omtale er svært mangelfull. Når det gjelder finansiering med bompenger blir både bruk av midlene og effekten av tiltakene svært uklare fra de som blir tvunget til å finansiere tiltakene. «Nytteverdien» fremstår som uklar. Disse medlemmer peker på at dette er en generell utvikling der det i mange «bompengepakker» legges inn en rekke mindre tiltak som ligger utenfor konkrete vei- og baneprosjekter.

Disse medlemmer anser økt bruk av bompengefinansiering, slik denne regjering i snart åtte år har vært pådriver for, som både uheldig og unødvendig. Omfanget av vedtatte bompengeprojekter vil i de åtte årene med rød-grønn regjering nærme seg 150 mrd. kroner. Dette innebærer en omfattende ekstraskatt på transport. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet ønsker statlig finansiering av investeringer i nasjonal infrastruktur, og vil også fjerne eksisterende bompengereordninger gjennom statlig overtakelse av bompengeselskapenes gjeld.

Disse medlemmer vil for øvrig vise til sine forslag og merknader i innstilling om ny Nasjonal transportplan 2014–2023.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget samtykker i at Bergensprogrammet videreføres slik det er omtalt i Prop. 143 S (2012–2013). Stortinget legger til grunn full statlig finansiering og statlig forskottering om nødvendig.»

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 21. mai 2013

Knut Arild Hareide

leiar

Magne Rommetveit

ordførar

Forslag frå mindretal

Forslag frå Framstegspartiet

Forslag 1

Stortinget samtykker i at Bergensprogrammet videreføres slik det er omtalt i Prop. 143 S (2012–2013). Stortinget legger til grunn full statlig finansiering og statlig forskottering om nødvendig.

Tilråding frå komiteen

Tilrådinga frå komiteen vert fremma av Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti.

Komiteen viser til proposisjonen og merknadene og rår Stortinget til å gjere slikt

v e d t a k :

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å krevja inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Bergensprogrammet etter vilkåra i Prop. 143 S (2012–2013) og Innst. 324 S (2012–2013).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet og fastsetja nærare reglar for finansieringsordninga.

