



Dokument nr. 8:2

(2005-2006)

Privat forslag fra stortingsrepresentantene
Arne Sortevik, Gjermund Hagesæter og Karin S. Woldseth

Forslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Gjermund Hagesæter og Karin S. Woldseth om å gjennomføre bindende folkeavstemning i Bergen kommune om bygging av bybane i Bergen og om bompengefinansiering av Bergensprogrammet

Til Stortinget

BAKGRUNN

"Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø" (heretter kalt "Bergensprogrammet") omhandler viktige oppgaver innenfor transport og miljø i Bergen de kommende 15-20 årene.

Det hevdes at en viktig transportpolitisk utfordring i Bergen er å snu trenden med sterk vekst i vegtrafikken gjennom etablering av konkurransedyktig kollektivtransport med høyere kapasitet og kapasitetsreserver enn i dagens busstransport. Det er uttalt at målet skal være at kollektivtransporten samlet kan ta større markedsandeler i forhold til privatbil og at mest mulig av den forventede trafikkveksten overføres til kollektive transportløsninger. Innenfor en slik målsetting er det som hovedsatsing innenfor kollektivtransport foreslått å bygge en skinnegående bybane på egen trasé. Første etappe på en bybane mellom Bergen sentrum og Flesland flyplass er en 10 km trasé fra sentrum til bydelssenteret Nesttun ca. halvvegs til Flesland.

En satsing på bybane vil koste ca. 1,8 mrd. kroner av en samlet investeringsramme på 5,3 mrd. kroner.

Av samlet investeringsramme dekkes 3 mrd. kroner av bompenger.

Investeringsmidler som er planlagt brukt til bybane er midler som alternativt kunne brukes til investere-

ring i veg. Det innebærer at midler til vegbygging disponeres alternativt til bygging av skinnegående bane på egen trasé som kun kan brukes av banen. Bybaneprosjektet tilfredsstillers imidlertid ikke vegmyndighetenes krav til slike investeringer innenfor de retningslinjer som gjelder for alternativ bruk av riksvegmidler.

HOVEDSATSING: NY STRATEGI OG STOR USIKKERHET

Hovedsatsingen innenfor kollektivtransport i "Bergensprogrammet" bryter med strategien der det bygges felles vegnett for både buss og bil. Midler til vegutbygging for kombinert trafikk flyttes til baneutbygging kun for bane.

En slik strategi innvirker også på eksisterende bussbaserte kollektivsystem i bydelene nord, vest og øst som bybanen ikke vil trafikker. Også i bydel syd der bybanen bygges, vil store deler av befolkningen fortsatt være avhengig av annet, bussbasert kollektivsystem dersom kollektivtilbud skal benyttes som alternativ til bil.

Når den vesentlige del av kollektivsatsingen samles om et nytt prosjekt alene blir det imidlertid betydelig mindre igjen til øvrig satsing.

Det synes å være høyst usikkert hvor stor del av eksisterende og fremtidig vegtrafikk som ved hjelp av bybane blir overført til kollektivtrafikk langs bybanens trasé.

Bybanens passasjergrunnlag forutsetter et høyfrekvent matebuss-system som skal bringe passasjerer til og fra banens stasjoner. Kalkyler for investering i og drift av et slikt høyfrekvent matebuss-system foreligger ikke.

Endelig er det stor usikkerhet knyttet til økonomisk ansvar for driften av en eventuell bybane. Hor-

daland fylkeskommune har avvist et slikt ansvar. Bystyret i Bergen har satt klare begrensninger for omfanget av et eventuelt økonomisk driftsansvar. Sentrale politiske myndigheter har derimot tydelig understreket at Bergen kommune er økonomisk ansvarlig for driftsøkonomien til en bybane innenfor de totale overføringer fra staten til Bergen kommune. Forslagsstillerne minner om at Bergen kommune nå sliter med nedbetaling av tidligere års underskudd og av den grunn også står på listen over kommuner der økonomien er underlagt særlig oppfølging fra fylkesmannen.

Trafikkalkylene i prosjektet er usikre. Driftsunderskuddet kan bli betydelig. Erfaringer fra drift av slike baner i utlandet tyder på at få anlegg kan drives uten betydelige offentlige tilskudd. Så langt i arbeidet med å realisere en bybane i Bergen er det intet som tyder på at sentrale politiske myndigheter vil påta seg slike økonomiske forpliktelser. Sannsynligheten er derfor stor for at den økonomiske belastningen blir liggende i Bergen kommune.

INNBYGGERNE BØR BESTEMME

"Bergensprogrammet" pålegger Bergens innbyggere en ekstra trafikkskatt på 3 mrd. kroner.

En bybane bringer inn et nytt konsept der mulig effekt bare omfatter deler av byen.

En bybane er i tillegg beheftet med betydelig økonomisk usikkerhet, og kan medføre at Bergens innbyggere gjennom kommunens egne budsjetter og ytterligere tilleggs skatter må dekke utgifter knyttet til årlig drift.

Forslagsstillerne mener derfor innbyggerne bør gis direkte anledning til å bestemme spørsmål som er så viktig for kommunens innbyggere gjennom folkeavstemning. Forslagsstillerne mener at en slik folkeavstemning bør være bindende.

Lokale initiativ både på politisk hold og fra innbyggerne selv om dette gjennom innbyggerinitiativ er blitt avvist, særlig med henvisning til kommune-

valget i 2003. Forslagsstillerne vil hevde at "Bergensprogrammet", bompenger og bybane bare var ett av mange tema i kommunevalgkampen i 2003. Bybaneprosjektet var på det tidspunkt enda svakere utredet. Forslagsstillerne mener derfor at prosjektet ikke fikk den nødvendige fokus for et prosjekt med så omfattende konsekvenser for innbyggerne i Bergen. Muligheten til å avholde folkeavstemning parallelt med kommunevalget ble også avvist av et politisk flertall.

Forslagsstillerne viser til at "Bergensprogrammet" inneholder forslag om bygging av vegprosjekter som er avgjørende viktig for Bergen; Ringveg Vest og Skansentunnelen. I tillegg skal betydelige midler brukes til trafikksikringstiltak. Forslagsstillerne forutsetter - og presiserer - at fremdriften av disse tiltakene kan gå som planlagt. Forslagsstillerne avviser at fremdrift av bybaneprosjektet på noen måte behøver å "bindes" til fremdrift/bygging av "Bergensprogrammets" øvrige prosjekter.

På bakgrunn av at Bergen i ca. 20 år har hatt omfattende bompengefinansiering av statlig vegutbygging i kommunen mener forslagsstillerne det må være riktig at innbyggerne i Bergen også blir spurt om den planlagte utvidelse av bompengefinansiering i nye 14 år og som er en del av "Bergensprogrammets" finansieringspakke.

FORSLAG

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber Regjeringen avholde en bindende folkeavstemning om bygging av bybane og bruk av bompengefinansiering før Stortinget tar stilling til disse forhold i "Bergensprogrammet". Stortinget forutsetter om nødvendig statlig forskottering for å sikre fremdrift på de øvrige prosjektområdene innenfor "Bergensprogrammet".

20. oktober 2005