



Representantforslag 79 S

(2012–2013)

fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Bård Hoksrud, Ingebjørg Godskesen, Jan-Henrik Fredriksen og Gjermund Hagesæter

Dokument 8:79 S (2012–2013)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Bård Hoksrud, Ingebjørg Godskesen, Jan-Henrik Fredriksen og Gjermund Hagesæter om full statlig finansiering av videreføring av Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø

Til Stortinget

Bakgrunn

Omtalen av videreføring av Bergensprogrammet er i det vesentlige basert på byrådssak behandlet av Bergen bystyre i januar 2012; Bompengesøknad for videreføring av Bergensprogrammet – utvidet prosjektportefølje og nye bompengetakster.

Stortinget behandlet Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø første gang i St.prp. nr. 76 (2001–2002), og ga da sin tilslutning til hovedlinjene i programmet, jf. Innst. S. nr. 45 (2002–2003). Etter dette har Stortinget to ganger behandlet endringer i programmet. Ved behandlingen av St.prp. nr. 75 (2004–2005) ble det gjort endringer i rabattstruktur, innkrevingsopplegg, godkjenning av låneopptak og programmets varighet. I Prop. 108 S (2009–2010) ble innkrevingsperioden og prosjektporteføljen utvidet, i hovedsak for å finansiere andre byggetrinn på Bybanen og Ringveg vest.

Omtale av prosjekter i Bergensprogrammet

Bybanen Rådal–Flesland

Reguleringsplan for Bybanens tredje byggetrinn fra Rådal til Flesland ble vedtatt av Bergen bystyre 17. oktober 2011. Nytt verksted og depot må være klart til bruk før banen åpner til Flesland. Anlegget på Kronstad vil få for liten kapasitet, i tillegg til at de

nye vognene er så lange at det ikke er plass nok på Kronstad. Planleggingen av nytt verksted og depot på Flesland gjennomføres i egen planprosess, og det er ventet at reguleringsplanen kan legges fram for bystyret før påske 2012.

Kostnadene med Bybanen Rådal–Flesland er beregnet til 2 425 mill. 2011-kroner. I tillegg kommer kostnader med nytt verksted/depot til 935 mill. 2011-kroner.

Skansentunnel

Kostnadsoverslaget for Skansentunnelen var på 350 mill. kroner i St.prp. nr. 76 (2001–2002). I St.prp. nr. 75 (2004–2005) var kostnadene økt til 440 mill. 2005-kroner for «bytunnel»-alternativet. I Prop. 108 S (2009–2010) er anslaget på 500 mill. kroner. Tiltaket var opprinnelig tenkt bygget med to felt i ett tunnellop, men nye sikkerhetskrav gjør at det nå må planlegges to tunnellop. I påvente av et oppdatert plangrunnlag er kostnadsrammen i bompengesøknaden oppjustert til 700 mill. kroner.

Statens vegvesen har nedjustert anslaget for byggetrinn to på Ringveg vest med 198 mill. kroner, fra 1 273 mill. til 1 075 mill. kroner. Det nedjusterte anslaget tilsvarer økt beløp fra 500 mill. kroner til 700 mill. kroner som er disponert til Skansentunnelen i denne bompengesøknaden. Det anbefales å programmere inn Skansentunnelen så snart som det vil være mulig å ha planarbeidet fullført og ferdigbehandlet, slik at målet om å få Bryggen bilfri kan realiseres så snart som mulig.

Totlandsvegen og Hjellestadvegen

Selv om både Totlandsvegen og Hjellestadvegen finansieres innenfor programområdet trafikksikkerhet / gang- og sykkelveger, må det legges til at disse to prosjektene også vil bidra til oppgradering og stan-

dardheving av selve fylkesvegene. Totlandsvegen er kostnadsregnet til 50 mill. kroner, og regulert ved bystyrevedtak i B.sak 145/09. I tillegg vil forslag til reguleringsplan for Hjeltestadvegen bli lagt fram for bystyret 1. halvår 2012. For sistnevnte har Statens vegvesen beregnet kostnadene for alternativ 1 til 179 mill. kroner og alternativ 2 til 212 mill. kroner. Endelige bevilgninger til disse to prosjektene må avklares i Bergensprogrammets handlingsprogram og de årlige plan- og byggeprogrammer.

Programområde for sykkelsatsing, kollektivtiltak, miljøtiltak og trafikksikkerhet

Bystyret har den 26. april 2010 og 24. januar 2011 behandlet saker om sykkelstrategi og handlingsprogram for sykkelstrategien. Av bystyrets behandling framgår det at Bergen kommune vil arbeide for å styrke finansieringen av sykkeltiltak innenfor Bergensprogrammet, slik at den planlagte sykkelsatsingen kan realiseres. Videre prioriteres tiltak som kan bedre fremkommeligheten for busstrafikken, både egne felt, sambruksfelt og andre prioriteringstiltak. Disse vil i hovedsak måtte finansieres innenfor dette programområdet.

Bindinger

I tillegg til prioriteringer som framgår av overordnede strategier og politiske vedtak, foreligger det økonomiske bindinger til prosjekter som allerede er igangsatt. Slike bindinger er definert som fysiske arbeider for å fullføre finansiering av påbegynte prosjekter og omfatter fullføring av Ringveg vest (byggetrinn 1 og 2) og Bybanen byggetrinn 2, se tabellen nedenfor.

Ringveg vest

Ved behandlingen av konseptvalgsutredningen 28. november 2011 vedtok bystyret:

«Bystyret ber om at realiseringen av Ringveg vest byggetrinn 3 avventer ferdige prognoser for trafikkutviklingen. Prognosene for trafikkutvikling skal være klar til byrådets behandling av finansieringen. Finansieringsløsning for Bergensprogrammet må legges fram for Stortinget senest høsten 2012.»

Byggetrinn tre på Ringveg vest omfatter strekningen fra Dolvik til Flyplassvegen, og inngår i vedtatt reguleringsplan for Ringveg vest. Byggetrinn tre er 2,3 km lang og kostnadene er beregnet til 800 mill. 2011-kroner. I 2008 ble Ytrebygdsvegen rustet opp fra Dolvik til Flyplassvegen, samtidig som det ble bygget ny gang- og sykkelveg. Ytrebygdsvegen har i dag på den aktuelle strekningen god tofelts standard. Årsdøgntrafikken i 2011 på strekningen Birkelandskrysset–Dolvik er ca. 10 700 biler, som er vesentlig under nivået for å anbefale firefelts løsning.

Det vurderes som lite realistisk at det blir behov for fire felt før Bergensprogrammet avsluttes i 2025.

De ordinære fylkesvegmidlene beløper seg til 2 876 mill. kroner i perioden, belønningsmidler til infrastruktur 367 mill. kroner (2012–2014) og ekstra midler 200 mill. kroner i perioden. Til sammen utgjør de offentlige midlene 3 443 mill. 2011-kroner. Finansieringsbehovet til investeringer er på 8 954 mill. kroner, og av dette må 5511 mill. kroner dekkes av bompenger.

Samlet oversikt er slik:

Sum investeringer	8 954 mill. kroner
Ordinære fylkesvegmidler	2 876 mill. kroner
Belønningsmidler øremerket infrastruktur	367 mill. kroner
Ekstra midler	200 mill. kroner
<i>Behov for finansiering</i>	<i>5 511 mill. kroner</i>

Finanskostnadene (lånekostnadene) i perioden 2013–2025 utgjør ca. 2 500 mill. kroner, og kommer i tillegg til investeringene. Det totale beløpet som må dekkes av bompenger er således ca. 8 mrd. kroner i perioden 2013–2025.

Økte statlige midler

Statens framtidige medvirkning til utbygging av kollektiv infrastruktur er ikke avklart. I sak 96-2009 behandlet bystyret den 25. mai 2009 bompengesøknaden som lå til grunn for Prop. 108 S (2009–2010). Bystyret vedtok blant annet følgende:

«Bergen kommune ønsker å oppta forhandlinger med statlige myndigheter for å øke de statlige tilskuddene til bygging av bybanen. Fremkommelighetsproblemene er størst i de store byene og det offentlige må ta et langt større ansvar for å sikre utvikling av kollektivtilbudet i byene.»

I byrådets politiske grunnlag er dette fulgt opp når det gjelder statens ansvar for videreutvikling av kollektiv infrastruktur:

«Byrådet krever at staten ivaretar sitt ansvar og bidrar med mer midler til finansiering av sentrale kollektiv- og samferdselsprosjekt i Bergen fremover. Videre utbygging av Bybanen forutsetter at det statlige bidraget øker.»

Etter avtale med Hordaland fylkeskommune er det lagt opp til å videreføre nivået på belønningsmidler til Bybanen i en ny fireårsperiode, og som en forsiktig vurdering er det lagt inn 50 mill. kroner i ekstra bevilgninger pr. år i perioden 2015–2018. Dersom staten ikke følger opp med nye bevilgninger, har fylkeskommunen sagt seg villig til å garantere for beløpet på 200 mill. kroner.

Det er ventet at regjeringen i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan (2014–2023) vil avklare rammene for statstilskudd til bygging av Bybanen i Bergen. Våren 2012 vil det bli lagt fram sak for bystyret om høring av NTP (2014–2023), og stortingsmeldingen vil bli lagt fram vinteren 2013.

Bergen kommune forventer at NTP (2014–2023) avklarer statlige bidrag til videre utbygging av Bybanen i Bergen. For å styrke andelen lokale kollektivreiser innenfor Intercitytriangelet betaler staten for utbygging av jernbanenettet. Det er positivt at staten bidrar til slik utbygging, men det er i dag sterk ubalanse mellom statens engasjement i Osloregionen, og statens manglende bidrag til bygging av bybane i Bergensområdet. Dersom det skal bli mulig å realisere videre utbygging av Bybanen mot nord og vest innenfor et 10–15 års tidsperspektiv, må de statlige midlene etter byrådets oppfatning utgjøre en betydelig andel av kostnadene.

Skansentunnelen er et viktig prosjekt for å kunne realisere målet om lavest mulig biltrafikk over Torget og Bryggen. Byrådet vil vise til at plangrunnlaget for Skansentunnelen nå blir oppdatert med hensyn til løsninger og kostnader, slik at miljø- og avlastningseffekten for Torget og Bryggen kan bli nærmere vurdert. Det finnes flere alternativer for realisering av Skansentunnelen, og valg av alternativ må avklares i tilknytning til forestående planprosess. I bompengesøknaden er det satt av 700 mill. kroner til Skansentunnelen i perioden 2016–2018.

Vurdering

Forslagsstillerne peker på de store transportmessige utfordringene som er knyttet til forventet utvikling og vekst i Bergen og Bergensregionen. Bergen mangler fortsatt en moderne transportmessig infrastruktur, og dette understreker behovet for avklaring om finansiering for å sikre raskere fremdrift for Bergensprogrammets videreføring.

Forslagsstillerens utgangspunkt er at staten skal ta finansiering av nødvendig infrastruktur innenfor vei og jernbane, og at staten bør ta et spesielt ansvar for utbyggingen i og rundt de største byene fordi disse er regionale «motorer» i den totale nasjonale verdiskapingen. Gode transportløsninger i de største byene er

også gode nasjonale løsninger som gir stor positiv samfunnsøkonomisk nytte.

Forslagsstillerne er av denne grunn motstandere av at slike samfunnsoppgaver skal finansieres gjennom ekstra transportskatt i tillegg til de betydelige skatter og avgifter knyttet til bil og bilbruk som bilistene betaler. Forslagsstillerne viser til at bilistene i 2013 betaler ca. 55 mrd. kroner i bilrelatert skatt og avgift og nesten 10 mrd. kroner i bompenger. Til drift, vedlikehold og investering på riksveinettet brukes ca. 21 mrd. kroner.

Videreføring av Bergensprogrammet er basert på omfattende bompengefinansiering; bompengebidrag på 5 511 mill. kroner og finanskostnader på 2 500 mill. kroner. Det totale beløpet som må dekkes av bompenger er således ca. 8 mrd. kroner i perioden 2013–2025.

Forslagsstillerne mener staten må ta finansieringen i stedet for bilistene; altså bompengebidraget på 5 511 mill. kroner. Forslagsstillerne peker på at midler bør stilles til rådighet i takt med fremdrift i prosjektene slik det gjøres på andre prosjekter der staten tar hele finansieringen. Den omfattende ekstraregningen for bilistene for å finansiere byggelån som deretter nedbetales med bompenger, kan derved spares.

Forslagsstillerne peker igjen på at avklart finansiering for videreføring av Bergensprogrammet vil kunne sikre raskere realisering, og minner i den forbindelse om de problemer med dårlig luftkvalitet som Bergen til tider har. Tiltakene i Bergensprogrammets videreføring vil bidra til å løse den utfordringen.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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

3. april 2013

