



Slik vil Venstre sende Bybanen til alle bydeler

Vegvesenet har konkludert med at det finnes bare én løsning for fremtidens samferdsel i Bergen, og det er en rask og omfattende utbygging av Bybanen til alle bydeler. Folkeviljen for utbygging av Bybanen er massiv, og det er politikerne som i dag hindrer rask utbygging av banen på grunn av manglende vilje til å sette av ressurser.

Venstre vil ha Bybanen til alle bydelene innen 2022. Banen skal bygges ut til Flesland innen 2015, til Åsane innen 2018, til Fyllingsdalen innen 2020, og videre til Loddefjord innen 2022. Videre utbygging til Straume innen de neste par årene er også realistisk. For å få til dette trengs en radikalt ny tilnærming til finansiering, hvor både nasjonale og lokale politikere kommer på banen med en forpliktende satsing på kollektivtrafikken i Bergen.

Med dagens innsats er det tvilsomt om vi får se Bybanen til alle bydeler innen de neste tretti årene. Venstre vil finansiere Bybanen gjennom en fordeling mellom forpliktende tilskudd fra statlig hold, og økt innsats fra kommune og fylkeskommune.

Venstre vil sette av totalt 40 milliarder kroner over statsbudsjettet gjennom belønningsordninger og direkte tilskudd de neste tyve årene til kollektivtrafikk i de store byene. Dette inkluderer én milliard kroner i økte bevilgninger i statsbudsjettet til kollektivtrafikk i store byene, som vedtatt på Venstres landsmøte i 2011. Det vil føre til et kjempeløft for banebasert kollektivtrafikk, og vil sørge for at veksten i trafikken tas kollektivt de neste 20 årene.

Venstres kollektivløft innebærer med andre ord to milliarder kroner årlig i støtte til kollektivtiltak i de store byene i Norge. Som Norges nest største by – og i mange sammenhenger forbigått ved tidligere kollektiv- og samferdselsløft - vil Bergen få en substansiell andel av disse pengene, som inkluderer direkteoverføringer og økte belønningsmidler. Disse fremgår av økningen i belønningsmidler på ti milliarder i Venstres alternative NTP.

Kommunal og fylkeskommunal innsats inkluderer både inntekter fra bompenger og at Bergen åpner for tidsdifferensiering av disse. Foruten å sikre en raskere utbygging av Bybanen gjennom økte inntekter vil disse også være effektive, restriktive tiltak mot overdreven bilbruk og for en renere byluft.

Venstre vil innføre køprising i Bergen i form av tidsdifferensierte bompenger. Inntektene ved en opptil 40 kroners økning av bompengene i rushtiden estimeres til rundt 160 millioner kroner årlig, ifølge en rapport fra Transportøkonomisk institutt¹. Køprising som tiltak har som hovedfunksjon å redusere noe Venstre vil ha mindre av, nemlig bilkø. Inntektene fra køprising vil følgelig avta med tiden, og det er derfor uforsvarlig å operere med inntekter fra køprising til annet enn langsiktige investeringstiltak som bybaneutbygging. Lokal nærings-, nytte- og kollektivtrafikk er imidlertid fritatt med Venstres løsning.

I 2010 kom det inn 393 millioner i bompenger i Bergen. Bompenginntektene med dagens satser frem til og med 2025 er allerede regnet som oppbrukt til bybaneutbygging til Rådal, og andre kollektiv- og

samferdselstiltak. Dagens bompengesats ligger i dag på kr 15. Til dette får en bilfører med autopassbrikke 40 % rabatt, dvs 9 kroner per passering. Andre rabattordninger og maksbelastninger gjør at hver passering i gjennomsnitt koster bergensbilisten 7,59 kr.

Ifølge Bro- og tunnelselskapet vil en formell økning fra 15 kr til 23 kroner per passering gi en økning på fire kroner og seksten øre i gjennomsnittlig betaling – fra 7,59 til 11,75 kroner per passering gitt at alt annet er likt og alle rabatter holdes ved like. Dette vil gi bompengeselskapet rundt 200 millioner i merinntekter per år. Venstre er villige til å øke bompengene med disse fire kronene per passering for å sikre bybaneutbyggingen skissert i dette dokumentet.

Slik vil Venstre sikre inntekter fra lokalt hold i størrelsesorden av 360 millioner kroner årlig til utbygging av Bybanen. Resten av midlene som kreves for bybaneutbygging må komme fra statlig hold.

En prosjektgruppe² nedsatt av Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen har estimert de totale kostnadene for bybaneutbygging til Rådal, Flesland, Åsane, Fyllingsdalen og Loddefjord til oppunder åtte milliarder kroner ekskludert mva (se tabell under). Dette er avhengig av trasévalg på ulike strekninger, og er basert på gjennomsnittskostnadene mellom de ulike potensielle traseene prosjektgruppen foreslår. De nøyaktige kostnadene for Bybanens utbygging er vanskelige å tallfeste endelig, og Venstre bygger våre tall og vår finansiering på en forståelse av disse estimatene.

I tillegg kommer en anslagsvis investeringskostnad på totalt 720 millioner for nye depot, som i oversikten for enkelhets skyld vil finansieres ved statlige midler. Det skal imidlertid påpekes at hvilke kostnader som dekkes av statlige kroner og hvilke som dekkes av fylkeskommunale er i seg selv irrelevant, da en krone er en krone og direkteoverføringer over statsbudsjettet vil blant annet være innberegnet momskompensasjon som en del av den statlige overføringen. Dette fremgår i tabellens siste rad.

De estimerte kostnadene for hver etappe er som nevnt ikke inkludert merverdiavgifter, som estimeres til mellom ti og femten prosent i ekstrautgifter i tillegg til de opprinnelige tallene. Dette gjør det vanskelig å estimere nøyaktig hvor store summer som må til for hver enkelt utbygging, og særlig i det lengre perspektiv. I tabellen nedenfor er mva innberegnet som en 12,5 % økning i de totale utgiftene når alt er lagt sammen.

Venstre mener utbyggingen som er skissert her er realistisk innen en tiårsperiode. I dette dokumentet regner vi med investeringskostnader av utbyggingen til Rådal som allerede oppbrukte, og banen planlegges å stå ferdig til Lagunen i løpet av 2013. Deretter vil utbyggingstrinn 3 til Flesland starte umiddelbart.

År	Destinasjon/utgift	Statlige tilskudd	Køprisingsinntekter	Økte bompenger	Sum inntekter
2013	Flesland	490 mill	160 mill	200 mill	1,21 mrd
2014	1,21 mrd		160 mill	200 mill	
2015	Åsane 2,51 mrd	1,07 mrd	160 mill	200 mill	2,51 mrd
2016			160 mill	200 mill	
2017			160 mill	200 mill	
2018			160 mill	200 mill	
2019	Fyllingsdalen	1,08 mrd	160 mill	200 mill	1,80 mrd
2020	1,80 mrd		160 mill	200 mill	
2021	Loddefjord	880 mill	160 mill	200 mill	1,60 mrd
2022	1,60 mrd		160 mill	200 mill	
2013-22	Nye depot	720 mill	-	-	720 mill
Totalt	7,84 mrd	4,24 mrd	3,60 mrd		7,84 mrd
Totalt inkl. mva	8,82 mrd ^a	5,22 mrd ^b	3,60 mrd		8,82 mrd

^a7,84 mrd x 1,125 mva = 7,84 mrd + 980 mill = 8,82 mrd

^b4,24 mrd + 980 mill mva-kompensasjon = 5,22 mrd

Venstre vil også overføre ansvaret for kollektivtrafikken tilbake til Bergen kommune, med de midlene som følger med. Dette vil i større grad muliggjøre rask og effektiv bybaneutbygging, og et omfattende løft for kollektivtrafikken i Bergen. Mens alle partiene i Bergen bystyre er enige med Venstre i at dette er riktig løsning for Bergen, er Venstre det eneste partiet som også går inn for dette i programmet til fylkestinget. Dette gjør Venstre til det eneste partiet som kan sikre gjennomslag for dette.

En forsert bybaneutbygging er i tillegg så kommersielt spennende og attraktivt at det er langt fra usannsynlig at Bergen vil se private bedrifter delta i et spleiselag for Bybanen, slik man har sett i flere byer i Europa. Dette vil både kunne gjøre utbyggingen raskere og redusere behovet for lokale investeringstilskudd, men er ikke innberegnet i dette dokumentet.

Det tas selvsagt også forbehold om at tallene på sikt vil bli unøyaktige, og vil antakeligvis endre seg innenfor rimelige grenser. Venstres kollektivsatsing på 40 mrd over de neste 20 årene står likevel fast, og Venstre vil forplikte seg til å bidra til å sikre Bybanen til alle bydeler innen 2022. Slik vil Venstre sikre en kontinuerlig utbygging av banen i hele perioden.

Vedlegg:

¹ <http://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2007/895-2007/895-2007-elektronisk.pdf> (side 17 og 18)

² http://www3.bergen.kommune.no/BKSAK_filer/bksak%5C0%5CVEDLEGG%5C2009192393-2627218.pdf