

## Bybanen til Åsane risikerer å havarere!

SV har vært en pådriver for å få bybanen på plass helt siden før starten i 2000. Det var den gang mye motstand, men i 2010 kom banen mellom sentrum og Nesttun og senere med arm til Flesland og så Fyllingsdalen. Kritikken stilnet og det store flertallet av bergensere ser i dag fordelene. Fra starten i 2010 til 2023 er trafikk tallene økt fra 2.9 til 24.3 millioner reisende. Med Bybanen kommer bolig- og næringsetablering, sykkelstier og annen viktig infrastruktur. Kort sagt, følger mange positive ting i Bybanens spor.

Den neste viktig armen, forlengelsen til Åsane, ble så vedtatt med trasé langs Bryggen i desember 2021, med knapt flertall. Også denne gang var det mange motstandere, noen negative til banen, andre for å legge denne i tunnel. Siste prisanslag er på 21 milliarder kroner. Tunnelalternativet har et anslag på ytterligere 2.3 milliarder kroner. Drifts/vedlikeholdskostnadene anslås 60-100 millioner kroner mer per år over en 20-årsperiode – m.a.o. 1.2 til 2 milliarder kroner (Nordconsult sept 2021). Samlet sett kr 3.5 til 4.3 milliarder mer. Inflasjonsjusteres tallene på samme måte som for bryggealternativet økes dette til henholdsvis 5,3 og 6,5 milliarder kroner.

En økning på opp mot 30 % for tunnelalternativet i forhold til Bryggen-alternativet er formidabelt!

Når vi så spør oss om brukervennligheten, eller hvem bybanen er for, så er det klart at den gode tilgjengeligheten er banens styrke. Det å putte banen inn i en tunnel langt inne i fjellet gir dårligere adkomst og dermed mindre bruk. Den eneste lille fordelen med tunnelalternativet er en litt raskere bane, anslått til 5,5 minutter mellom sentrum og Sandviken, mot 6.5 minutter for det vedtatte Bryggen-alternativet.

Forskjellene i favør av Bryggen-alternativet er såpass store at det ikke burde være andre motiver for snuoperasjonen enn en best mulig bane.

I koalisjonen som nå styrer byen har vi en sterk gruppering fra Fremskrittspartiet (Frp) som har vært mot bybanen fra dag én. De har buss som alternativ og vi er overbevist om at mange i denne grupperingen foretrekker at biltrafikken skal fortsette å dundre over Bryggen i årene framover. Senterpartiet har vært splittet, men tunnelfløyen ser ut til å ha seiret, kanskje med samme argumenter som Frp. Bergenslisten består også av gamle tunnelforkjempere, som enten de vil ha biltrafikken som tidligere eller ikke, uansett ønsker banen i tunnel.

At det nå skal gjøres en ny utredning er primært for å støtte tunnelalternativet, men å se for seg at dette skulle kunne bli billigere er svært lite realistisk.

Husk at de som avgjør banens fremtid ikke er bergenserne og bystyrepolitikerne. Avgjørelsen ligger på bordet i Vestland fylkeskommune og Miljø- og transportkomiteen i Stortinget. Er det trolig at flertallet på disse nivåene vil godta en

dårligere og 30% dyrere bybane i Bergen, i konkurranse med en masse andre samferdselsprosjekter i landet?

Grunnen til at bybanen til Åsane nå står i fare er Christine Meyers og Bergen Høyres spektakulære løftebrudd. Å selge framtidsutsiktene til bybanen til Åsane for politiske posisjoner er et av de fremste eksemplene på den skadelige politikken Høyre vil føre for byen vår. Det er også helt i utakt med hva bergenserne faktisk mener, hvor to tredjedeler av dem som har en mening er mot Høyres omkamp. Det finnes ingen realisme i at tunnelalternativ er gjennomførbart, og i hvert fall ikke at det blir billigere enn den vedtatte traseen langs Bryggen.

Samarbeidet som Høyre har valgt å stille seg i front for er ikke et samarbeid for bybanetunnel, men et samarbeid mot bybanen.

Tiden for omkamper må nå være over, og banen til Åsane bygges i vedtatt trasé til det beste for bergenserne, byutviklingen, klima og miljø.