

## 1 **F4: Bybanen i Bergen står ved en skilleveg!**

2 **Framleggsstillar:** Miljøpolitisk utval i Vestland SV

3 **Innstilling fylkesstyret:** Til handsaming.

4

5 Bybanen til Åsane risikerer å havarere!

6

7 SV har vært en pådriver for å få bybanen på plass helt siden før starten i 2000. Det  
8 var den gang mye motstand, men i 2010 kom banen mellom sentrum og Nestun og  
9 senere med arm til Flesland og så Fyllingsdalen. Kritikken stilnet og det store flertallet  
10 av bergensere ser i dag fordelene. Fra starten i 2010 til 2023 er trafikk tallene økt fra  
11 2.9 mill reisende til 24.3 Sammen med Bybanen kommer til bolig og  
12 næringsetablering, sykkelstier og annen viktig infrastruktur anlegges. Kort sagt,  
13 mange positive ting følger i Bybanens fotspor.

14

15 Den neste viktig armen, forlengelsen til Åsane, ble så vedtatt med trase langs  
16 bryggen i desember 2021, med knapt flertall. Også denne gang var det mange  
17 motstandere, noen negative til banen, andre for å legge denne i tunnel. Siste  
18 prisanslag er på 21 milliarder kroner. Tunnelalternativet har et anslag på ytterligere  
19 2.3 mrd kroner mer. Drifts/vedlikeholdskostnadene anslås 60-100 mill kroner mer pr  
20 år over en 20 årsperiode mao. 1.2 til 2 mrd kr ekstra (Nordconsult sept 2021). Samlet  
21 mao. 3.5 til 4.3 mrd kr mer. Inflasjonsjusteres tallene på samme måte som for  
22 bryggealternativet økes dette til henholdsvis 5.3 og 6.5 mrd kroner.

23 En økning på opp mot 30 % for tunnelalternativet i forhold til bryggeralternativet er  
24 formidabelt!

25

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

31

32 Forskjellene i favør av bryggen-alternativet er såpass stort at vi tenker at det ikke er  
33 andre motiver for snuoperasjonen enn en best mulig bane.

34 I koalisjonen som nå styrer byen har vi en sterk gruppering i fra Frp som har vært mot  
35 bybanen fra dag en. Frp har buss som alternativ og vi er overbeviste om at mange i

36 denne grupperingen foretrekker at biltrafikken skal fortsette å dundre over bryggen i  
37 årene framover. SP har vært splittet, men tunnelfløyen ser ut til å ha seiret, kanskje  
38 med samme argument som Frp. Bergenslisten består også av gamle  
39 tunnelforkjempere, som enten vil ha biltrafikken som tidligere eller ikke, uansett må  
40 banen i tunnel.

41 Det at det nå skal gjøres en ny utredning er primært for å støtte opp under  
42 tunnelalternativet, men å se for seg at dette skulle kunne bli billigere er svært lite  
43 realistisk.

44

45 Husk at de som avgjør banens er ikke bergenserne og bystyrepolitikerne. Avgjørelsen  
46 ligger på bordet i Vestland fylkeskommune og Miljø og transportkomiteen i Stortinget.  
47 Er det trolig at flertallet på disse nivåene vil godta en dårligere og 30% dyrere bybane  
48 i Bergen, i konkurranse med en masse andre samferdselsprosjekter i landet?

49

50 Grunnen til at bybanen til Åsane nå står i fare er Christine Meyers og Bergen Høyres  
51 spektakulære løftebrudd. Å selge framtidsutsiktene til bybanen til Åsane for politiske  
52 posisjoner er et av de fremste eksemplene på den skadelige politikken Høyre vil føre  
53 for byen vår. Det er også helt i utakt med hva bergenserne faktisk mener, hvor to  
54 tredjedeler av dem som har en mening er mot Høyres omkamp. Det finnes ingen  
55 realisme i at tunnelalternativ er gjennomførbart, og i hvert fall ikke at det blir billigere  
56 enn den vedtatte traséen langs Bryggen. Samarbeidet som Høyre har valgt å stille  
57 seg i front for er ikke et samarbeid for bybanetunnel, det er et samarbeid mot  
58 bybanen.

59

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