

Bybanen i Bergen står ved en skilleveg!

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 2022 er trafikk tallene økt fra 2.9 millioner reisende til 24.3. Sammen med Bybanen kommer til bolig og næringsetablering, sykkelstier og annen viktig infrastruktur anlegges. Kort sagt, mange positive ting følger i Bybanens fotspor.

Den neste viktig armen, forlengelsen til Åsane, ble så vedtatt med trase 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 mer. Drifts/vedlikeholdskostnadene anslås 60-100 millioner kroner mer pr år over en 20 årsperiode med andre ord 1.2 til 2 milliarder kr ekstra (Nordconsult september 2021). Samlet med andre ord 3.5 til 4.3 milliarder kr 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 bryggeralternativet 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 min mellom sentrum og Sandviken mot 6.5 min for det vedtatte bryggen-alternativet.

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

I koalisjonen som nå styrer byen har vi en sterk gruppering i fra Frp som har vært mot bybanen fra dag en. Frp har buss som alternativ og vi er overbeviste om at mange i denne grupperingen foretrekker at biltrafikken skal fortsette å dundre langs bryggen i årene framover. SP har vært splittet, men tunnelfløyen ser ut til å ha seiret, kanskje med samme argument som Frp. Bergenslisten består også av gamle tunnelforkjempere, som enten vil ha biltrafikken som tidligere eller ikke, uansett må banen i tunnel.

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

Husk at de som avgjør banens er ikke 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 traséen langs Bryggen. Samarbeidet som Høyre har valgt å stille seg i front for er ikke et samarbeid for bybanetunnel, det er 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.