

DEBATT

Opprør med en misjon

Vi kommer nok til å måtte betale bompenger i uoverskuelig fremtid. Nå er vi nødt til å tenke nytt om både formålet og måten pengene kreves inn.



PÅ MANDAG

HANS MARTIN MOXNES
direktør for Entreprenørforeningen
Bygg - Anlegg (EBA) og BA-spaltist.



FOLKEOPPRØR: - Dersom velgermobiliseringen til FNB bærer frem til september, blir det vanskelig for Erna Solberg å neglisjere kravet om økning i det statlige bidraget til det store kollektivprosjektet i hjembyen, mener spaltist Hans Martin Moxnes.

ARKIVFOTO: OLE MARTIN RØSSLAND

Er Bergen Næringsråd for eller imot Bybanen, Dyrnes?» Dette var et av få spørsmål jeg stilte til daværende administrerende direktør i næringsrådet under intervjuet i 2004 til et vikariat som næringspolitisk leder. Jeg var en smule bekymret for å komme inn i en organisasjon som ryktet sa var mer opptatt av asfalt og parkering enn av fremtidsrettet utvikling.

«Bybanen er et smart og fremtidsrettet prosjekt både for byutvikling og transport», repliserte Helge Dyrnes, og sendte meg et skarpt blikk. «Men det må være lov å ha to tanker i hodet på en gang. Det sier seg selv at med helt alminnelige kunnskaper i regning; i et scenario hvor staten ikke tar en stor andel av regningen, og hvor bilistene og næringslivet sitter med Svarteper, så kan vi få et politisk opprør i fanget.»

Nå er vi der. Folkeaksjonen nei til mer bompenger (FNB) har fått vind i seilene. På partibarometeret for Bergen i BA for mai sier hver femte velger at dette protestpartiet skal få deres stemme. Også andre målinger vitner om sterk motstand mot nye bomstasjoner - ikke bare i Bergen, men også i og rundt flere andre byer i Sør-Norge.

De store partiene taper velgere, men det er Frp som blør

mest. Det hjelper ikke at Siv Jensen har kuttet bilavgiftene med milliardbeløp. Det hjelper heller ikke at samferdselsministeren kan dokumentere at andelen bompenger i veiprosjekter er redusert fra 40 prosent da de rødgrønne styrte til 28 prosent under dagens regjering.

Økningen i antallet bomstasjoner og høyere satser provoserer på en måte som de fleste etablerte partiene trolig får merke ved kommune- og fylkestingsvalget 9. september.

Statens vegvesen har anslått at det totalt vil bli krevd inn 13 milliarder kroner i bompenger i 2019. De brukes ikke bare til å finansiere nye og bedre veier for bilistene, men også til sykkelveier og kollektivtrafikk. I Bergen benyttes langt mer av bompengene til å bygge Bybanen enn til å bygge veier. Spesielt blant folk i Åsane, som etter planen først vil få glede av Bybanen på 2030-tallet, oppleves dette urettferdig. Dette gir mye av forklaringen på hvorfor FNB ligger an til å gjøre et brakvalg i denne bydelen.

I bygg- og anleggsbransjen har vi vært og er fortsatt positive til at Bybanen også blir ført nordover fra sentrum. Bybanen er ikke bare et transport-

system som bringer folk effektivt fra A til B, men like mye en drivkraft for klima- og miljøriktig utvikling av bysamfunnet. Den skaper ikke bare arbeid med tilhørende lærlingplasser i anleggsperioden, men gir også grunnlag for bygging av så vel boliger som næringsbygg langs traseene. Videreføring av Bybanen til Åsane er viktig for Bergens vekst og utvikling.

Vi kan nå havne i en situasjon der bybane-byggingen tar slutt etter åpningen av linjen til Fyllingsdalen i 2023, fordi det ikke foreligger en plan for finansiering som er realistisk og som finner støtte i befolkningen. «Nok er nok», sier bompengemotstanderne, som mener regningen bilistene betaler både er for høy og rammer usosialt.

Tatt høyde for «tak» og rabatt havner den årlige regningen per fossildrevet personbil på rundt 25.000 kroner ferdigskattede kroner. Det er ikke vanskelig å forstå at mange opplever dette som svært høyt, spesielt i familier som må ha to biler for å få hverdagen til å gå opp.

Også for næringsdrivende kan bom-kostnadene bli betydelige. I bygg og anlegg er det som regel arbeidsgiver som tar regningen for arbeidstakerne som er ute på

byggeplassene. Bomplasseringer må derfor tas med i kalkylene, og bidrar til at sluttregningen oppdragsgiver må betale blir høyere enn dersom nyttetransport hadde vært unnatt for denne innkrevingen.

I Bergen startet vi som den første byen i landet å betale bompenger i 1986. Det kommer vi nok til å måtte fortsette med i uoverskuelig fremtid. Men det må for det første gjøres noe med måten pengene kreves inn på. Konsultentselskapet Vista Analyse har på oppdrag for NHO vist at det er fullt mulig å lage et system med GPS-basert veiprisering som både tar hensyn til klima og miljø, og som fjerner de urimelighetene de tradisjonelle bomstasjonene skaper. Da betaler man for hvor mye man kjører innenfor definerte soner, og for størrelsen på klimaavtrykket hvert kjøretøy setter.

Det andre som må til for å skape større forståelse og legitimitet, er nytenkning knyttet til formålet med innkrevingen. Man kan spørre om hvorfor folk som er avhengige av bil i hverdagen skal betale en stor del av byggingen av et kollektivnett de enten ikke har tilgang til, eller ikke ser seg tjent med å benytte. Det er her de såkalte byvekstavtalene de fire største byområdene

i landet har inngått med staten kommer inn. Avtalene forplikter sentrale myndigheter til å bidra med milliarder til kollektiv-, sykkel- og gangtiltak langs riksveier, samt statlig delfinansiering av store kollektivprosjekter, som for eksempel Bybanen i Bergen.

Staten har lenge vært i forhandlinger med Hordaland fylkeskommune, Bergen og fire av omegnskommunene om en ny avtale som skal tre i kraft når gjeldende avtale løper ut i 2023. Lokalt er det bred enighet om at statens andel av utbyggingskostnadene for Bybanen må settes høyere enn dagens 50 prosent. NHO har foreslått 70 prosent. Dette blant annet med henvisning til at jernbanebygging i og rundt Oslo, som står for en stor del av kollektivtilbudet i hovedstaden, i sin helhet blir finansiert av staten. Disse forhandlingene står nå i stampe, og bompengoppøret gjør det ikke enklere å komme i mål.

Dersom velgermobiliseringen til FNB bærer frem til september, blir det vanskelig for Erna Solberg å neglisjere kravet om økning i det statlige bidraget til det store kollektivprosjektet i hjembyen. For henne kommer et enda viktigere valg hun ønsker å vinne i 2021.