

**Møte tirsdag den 1. februar kl. 10**President: *K i r s t i K o l l e G r ø n d a h l*

D a g s o r d e n (nr. 42):

1. Innstilling fra samferdselskomiteen om fortsatt forhåndsbompenger til Eiksundsambandet og forventet byggestart på rv 653 i Møre og Romsdal (Innst. S. nr. 96 (1999-2000), jf. St.prp. nr. 27 (1999-2000))
2. Innstilling frå justiskomiteen om forslag frå stortingsrepresentant Steinar Bastesen om å endra verjemålslova slik at fiskarar som er fylt 16 år og står på blad B i fiskarmanntalet får registrere seg i foretaksregisteret (Innst. S. nr. 91 (1999-2000), jf. Dokument nr. 8:3 (1999-2000))
3. Referat

**Presidenten:** Representantene Anne Brit *Stråtveit*, Aud *Blattmann*, Odd *Eriksen*, Lars *Rise*, Jan *Simonsen* og Tom *Thoresen*, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

De innkalte vararepresentanter, for Akershus fylke Else Marie *Stuenæs* og for Nordland fylke Arvid *Falch*, har tatt sete.

Fra Kristelig Folkepartis stortingsgruppe foreligger søknad om sykepermisjon for representanten Anita *Apelthun Sæle* i tiden fra og med 1. februar og inntil videre.

Denne søknad foreslås behandlet straks og innvilget. – Det anses vedtatt.

Fra første vararepresentant for Hordaland fylke, Kurt-Arne *Langeland*, foreligger søknad om å bli fritatt for å møte under representanten Anita *Apelthun Sæles* permisjon i tiden fra og med 1. februar og inntil videre, på grunn av sykdom.

Denne søknad foreslås behandlet straks og innvilget. – Det anses vedtatt.

Vararepresentanten, Kari *Sørheim*, foreslås innkalt for å møte i permisjonstiden. – Det anses vedtatt.

Kari *Sørheim* er til stede og vil ta sete.

## S a k n r . 1

*Innstilling fra samferdselskomiteen om fortsatt forhåndsbompenger til Eiksundsambandet og forventet byggestart på rv 653 i Møre og Romsdal* (Innst. S. nr. 96 (1999-2000), jf. St.prp. nr. 27 (1999-2000))

**Presidenten:** Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at debatten begrenses til 1 time og 15 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

Arbeiderpartiet 25 minutter, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Høyre 10 minutter hver og Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Venstre og representanten *Falch* 5 minutter hver.

Videre vil presidenten foreslå at det ikke blir gitt anledning til replikkordskifte etter de enkelte innlegg, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, har en taletid på inntil 3 minutter.

– Dette anses vedtatt.

**Ola Røtvei (A)** (ordfører for saken): Eiksundsambandet med ny Rv 653 vil gi et ferjefritt samband for øykommunene Hareid, Herøy, Sande og Ulstein. Når vegforbindelsen står ferdig, vil ferja bli lagt ned på strekningen Eiksund-Rjånes, og 22 000 personer vil få et heldøgns samband med fastlandet. Eiksundsambandet vil i denne sammenheng binde en region med 40 000 personer sammen med fastlandskommunene Volda og Ørsta.

Etter en planleggingsperiode på mer enn ti år ble det lokal enighet om linjevalget for sambandet med fylling/bru over Eiksund, ca. 8 km undersejisk tunnel mellom Eika og Steinnesstranda, veg overfor Sørheim, tunnel fra Sørheimstranda til Hovdevatnet og videre i tunnel gjennom Åsen til påkøpling med E39, på grensa mellom Ørsta og Volda. Samlet veglengde er på ca. 15 km, til en totalkostnad på 750 mill. kr.

På mange måter er dette et omfattende prosjekt. Eiksundsambandet er omtalt av Stortinget i flere sammenhenger, bl.a. i vegplanen for 1994-97. Arbeiderpartiregjeringen la våren 1997 fram en proposisjon med forslag om å tillate innkreving av forskuddsbompenger for sambandet. Stortinget sluttet seg til dette framlegget. I denne proposisjonen ble det lagt til grunn en bompengandel på 20 pst. Sambandet ble videre omtalt som et prioritert riksvegprosjekt i vegplanen for 1998-2007. I vegplanen ble prosjektet prioritert for oppstart i perioden 1998-2001 og med slutføring i perioden 2002-2007. I dagens innstilling legger flertallet fortsatt til grunn at prosjektet skal realiseres i denne perioden, dvs. 1998-2007.

Som jeg tidligere har omtalt, er totalkostnaden for sambandet satt til 750 mill. kr med en usikkerhet på pluss/minus 10 pst. Komiteens flertall er tilfreds med at det er foretatt en kvalitetssikring av kostnadsoverslaget ved at NTNU/SINTEF har utarbeidet en selvstendig kostnadsanalyse av prosjektet som faktisk ligger 7 pst. lavere enn det som nå legges til grunn fra departementet og Vegdirektoratets side. Flertallet slutter seg til at bompengeselskapet fortsatt får kreve inn forhåndsbompenger begrenset til 2005.

Så langt er alt vel. Men det var nok flere enn jeg som sperret opp øynene da Regjeringen valgte å legge fram en skisse til finansieringsplan uten at denne var behandlet lokalt. Det er nok mange tanker man kan gjøre seg i denne sammenheng. Er det slik at Regjeringen nok en gang ønsker å bruke Stortinget som høringsinstans? Eller har Regjeringen behov for Stortingets hjelp i en sak hvor det mellom Regjeringen og lokale myndigheter ikke ville oppnås enighet?

Det mest ryddige i et slikt tilfelle ville ha vært at Stortinget hadde returnert saken til departementet med krav om lokal behandling og tilslutning til Regjeringens opplegg – dette på grunn av at alle bompengesaker skal ha en lokal forankring, både når det gjelder ønsket om bompengefinansiering, garantier, finansieringsplan og ikke minst plassering av bomstasjoner.

Når flertallet ikke fant grunn til å gjøre dette i denne saken, var det bl.a. ut fra sakens forhistorie, som jeg tidli-

gere har omtalt. Men flertallet, som også omfatter regjeringspartiene, understreker at det er en uheldig framgangsmåte at Stortinget behandler en finansieringsplan som ikke er behandlet av lokale myndigheter. Det samme flertallet forutsetter for ettertiden i liknende bompengesaker at en lokal behandling og enighet må være på plass før sakene fremmes for Stortinget.

Komiteen valgte ut fra den spesielle situasjonen å høre de lokale myndighetene før innstillingen ble skrevet. Fra lokalt hold har det i forbindelse med komiteens arbeid kommet klart fram at man anså en lokal finansiering på 30 pst. som meget vanskelig.

Komiteens flertall, Arbeiderpartiet, Høyre og Fremskrittspartiet, har valgt å legge vesentlig vekt på disse synspunktene. Det samme flertallet legger i denne sammenheng til grunn at dagens beregninger og ikke minst tidligere forutsetninger viser at det ikke er trafikkgrunnlag for en lokal finansieringsandel på 30 pst. Det er viktig at det legges til grunn tallmateriale som gir et realistisk finansieringsgrunnlag for prosjektet. Jeg vil understreke at det gjelder alle bompengeprojekt, enten vi åpner for høyere eller lavere bompengandel enn hovedregelen med 50-50-fordeling mellom statlig og lokal finansiering. Det er viktig at det ikke skapes usikkerhet rundt inntektsgrunnlaget i disse prosjektene. Derfor foreslår Arbeiderpartiet og Høyre at det i dette prosjektet legges til grunn en lokal finansiering på 25 pst., noe som Fremskrittspartiet slutter seg til.

Komiteens flertall viser til at sambandet har topp prioritet i Møre og Romsdal fylke, og forutsetter at sambandet fortsatt blir prioritert på topp i forbindelse med Nasjonal transportplan for perioden 2002-2011. Under forutsetning av dette og at nødvendige avklaringer og vedtak for det lokale finansieringsbidraget og nødvendige garantier fra fylkeskommunen foreligger, vil det ikke være nødvendig at endelig finansieringsplan legges fram som egen sak for Stortinget før anleggsstart. Flertallet legger til grunn at Stortinget orienteres om dette på en egnet måte. Ellers vil Stortinget på vanlig måte måtte komme tilbake til de statlige bidragene i de enkelte budsjettproposisjonene.

Under forutsetning av lokale vedtak, som tidligere nevnt, fremmer Arbeiderpartiet og Høyre forslag om at

- prosjektet Rv 653 Eiksundsambandet blir opptatt som riksveganlegg
- bompengeselskapet får tillatelse til å kreve opp bompenger av trafikk i sambandet til delvis finansiering av anlegget
- departementet får nødvendige fullmakter i denne sammenheng

Med disse ordene vil jeg anbefale innstillingen. Forhåpentligvis vil det bli en gledens dag på Sunnmøre når Stortinget i dag fatter vedtak i denne saken.

**Thore Aksel Nistad (Frp):** Eiksundsambandet er et etterlengtet vegprosjekt for øykommunene Hareid, Ulstein, Herøy og Sande samt fastlandskommunene Ørsta og Volda. Vegsambandet har stått på dagsordenen i mange år og er sterkt savnet i regionen, fordi man i dag er

helt avhengig av å knytte seg opp til fergesambandet enten man skal til fastlandet eller man skal den omvendte vegen.

Fremskrittspartiet har alltid vært positiv til utbyggingen av Eiksundsambandet, med unntakelse av forhåndsinnkrevning av bompenger. Forhåndsinnkrevning ble vedtatt allerede i forbindelse med behandlingen av Innst. S. nr. 265 for 1996-97, mot Fremskrittspartiets stemmer. At dagens ordning skal fortsette, har Fremskrittspartiet selv sagt ikke sansen for. Vi er riktignok for å bygge bruer og vegger med bompengefinansiering der fergedriften blir erstattet, men bomavgifter må først komme når prosjekter er fullført og satt i gang.

På lang sikt er nok Eiksundsambandet et brukbart prosjekt, men jeg skal villig innrømme at nytte-kostmessig er prosjektet dårlig og betenkelig. Minuskostnadene er store, men dersom fylket og kommunene selv vil gi dette prosjektet førsteprioritet, bør de få anledning til det, og da støtter vi prosjektet. Men de bør være klar over at de dermed har bundet opp store deler av midlene som skal gå til Møre og Romsdal i framtiden, i dette ene prosjektet, men det er under den forutsetning at vi fortsatt har en sentrumsregjering eller en arbeiderpartiregjering, for disse regjeringene har jo ikke akkurat utmerket seg ved så veldig store bevilgninger til vegsektoren. Fortsetter nedgangen i veginvesteringene slik det har vært de siste årene under sentrumsregjeringen, kommer nok dessverre Møre og Romsdal og en hel del andre fylker dårlig ut i framtiden.

Fremskrittspartiet hadde på sitt budsjett for i år en økning til Møre og Romsdal på 30 mill. kr utover Regjeringens forslag, og med de bevilgninger vi har lagt inn i våre budsjetter de siste årene, og hva vi vil ha i de kommende, vil det nok – selv om Eiksundsambandet er dyrt – fortsatt være penger igjen til å bygge i andre områder av Møre og Romsdal.

**Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A)** (fra salen): Jeg ønsker ordet til replikk.

**Presidenten:** Det er ikke anledning til replikk. Etter anmodning fra komiteen har presidenten foreslått det.

**Rigmor Kofoed-Larsen (KrF):** Vi behandler i dag en sak hvor Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om fortsatt forhåndsbompenger til Eiksundsambandet og forventet byggestart på Rv 653 i Møre og Romsdal i samsvar med det framlagte forslag.

Eiksundsambandet vil gi fast vegsamband mellom øykommunene Hareid, Ulstein, Herøy og Sande, med til sammen 22 000 innbyggere, og fastlandskommunene Ørsta og Volda, med til sammen 18 000 innbyggere. Ut fra en samfunnsøkonomisk vurdering er utbyggingen av sambandet ikke lønnsom. Det er imidlertid viktig å peke på at sambandet kan ha flere positive samfunnsmessige virkninger.

Øykommunene har mye industri, mens fastlandskommunene har offentlige tilbud som sykehus og høyskoler.

Kristelig Folkeparti vil peke på at et fast vegsamband vil kunne bidra til at distriktet knyttes bedre sammen, og at arbeidsmarkedsområdet og det offentlige og private servicetilbudet utvides – noe som igjen kan slå positivt ut for næringsliv og bosetting.

Investeringskostnadene for prosjektet er imidlertid høye, 750 mill. 1999-kroner. I etatsforslaget til Nasjonal transportplan for 2002-2011 har Vegdirektoratet foreslått en fylkesfordelt investeringsramme for Møre og Romsdal på i alt 1 050 mill. kr – altså 1 milliard kr. For første fireårsperiode, 2002-2005, er det foreslått en ramme på 360 mill kr. Fra Kristelig Folkepartis side synes jeg det er riktig å peke på at dette faktisk betyr svært lite til andre prioriterte områder i fylket i mange år framover, og det er vel også – vil jeg tro – fylkeskommunen og kommunene klar over. Derfor er det også tatt inn i forslaget til vedtak bl.a. at byggestart finner sted under forutsetning av

«Topp prioritet innenfor fylkesfordelt ramme også i Nasjonal transportplan 2002-2011».

Rammene i Nasjonal transportplan er ikke fastlagt – ikke politisk behandlet ennå – så jeg skal ikke akkurat si hva som kommer til å ligge der, men det er et godt utgangspunkt å forholde seg til rammene slik de er lagt i dag.

Ekstra midler, slik det refereres til i innstillingen fra fylkestinget, finnes ikke. Alle midler må tas fra samme ramme, og ekstra midler til et prosjekt må da tas fra et annet sted innenfor den totale rammen.

Saken er lagt fram for Stortinget med en finansieringsplan som ikke er behandlet av lokale myndigheter. Komiteen legger også til grunn at nødvendige avklaringer for lokalt finansieringsbidrag og nødvendige garanti-er foreligger før anleggsstart.

Bompengandelen i prosjektet er lav. Utgangspunktet nå er vanligvis 50-50, men her har flertallet i komiteen foreslått 25-75, dvs. 25 pst. bompenger/lokalt bidrag og 75 pst. statlig bidrag.

Kristelig Folkeparti slutter seg til flertallsinnstillingen om fortsatt rett til å kreve inn forhåndsbompenger, bortsett fra på ett punkt. Sammen med Senterpartiet og Venstre vil vi gjerne understreke at lavere bompengandelen og lokalt tilskudd enn foreslått i proposisjonen innebærer at Eiksundsambandet vil legge beslag på en enda større andel av den fylkesfordelte rammen til Møre og Romsdal. De samme partier peker også på at beregninger viser at det er trafikkgrunnlag for en bompengandelen på maksimalt 20 pst., mens de resterende 10 pst. er forutsatt som lokalt tilskudd.

Kristelig Folkeparti sammen med Senterpartiet og Venstre vil derfor foreslå at i finansieringsopplegget for dette sambandet utgjør statens andel 70 pst. av kostnadene og bompenger og lokale finansieringsbidrag 30 pst. Jeg tar opp forslaget til punkt 2. b. i innstillingen.

**Presidenten:** Rigmor Kofoed-Larsen har tatt opp det forslaget hun refererte til.

**Petter Løvik (H):** Dagen i dag er på mange måtar ein svært stor dag for Søre Sunnmøre. Det er eit viktig vedtak Stortinget i dag skal gjere, og som fører Eiksundsam-

bandet eit godt skritt nærare realisering. Noko av det viktige med dette prosjektet er at det gir 22 000 menneske fastlandssamband, men frå Høgre si side er det først og fremst dei regionale verknadene vi har lagt vekt på når vi har gått inn for å støtte dette prosjektet.

Prosjektet vil gi ein på mange måtar viktig region store utviklingsmulegheiter. Vi har i ytre strøk, i det som no er eit øysamfunn, kanskje den einaste komplette maritime cluster i Noreg, for å bruke eit framandord – altså det største samanhengande miljø med produksjon, marknadsnærleik og utviklingsmulegheiter frå Herøy, som er Noregs største fiskerikommune, til dei andre kommunane, som er i absolutt verdsklasse når det gjeld ulike typar maritim industri. På fastlandssida har vi kommunane Ørsta og Volda med ein allsidig industri, stor jordbruksproduksjon og også svært mykje offentleg service som sjukehus og høgskule. Alt i alt gir dette ei mulegheit for desse to delane av Søre Sunnmøre til å utfylle kvarandre. Saman skaper dei eit mangfald i arbeidsmarknaden og i bumulegheitene som vil gi heilt andre perspektiv i framtida enn om dei skulle halde fram kvar for seg.

Når eg er ute på bedriftsbesøk rundt om i små og store bedrifter, går det vanlegvis ikkje lang tid før diskusjonen kjem inn på samferdsel. Dette med å ha gode kommunikasjonar, dette med å ha mulegheiter til å krympe avstandane og kome raskt fram med personar og varer, kjem fram som det viktigaste verkemidlet, langt viktigare enn meir eller mindre finurleg utpønska distriktspolitiske tiltak. Gode vegar, gode kommunikasjonar på andre måtar og gunstige prisar på drivstoff og andre innretningar i samferdslesektoren er det bedriftslivet og også innbyggjarane etterspør som den viktigaste vektstimpulsen for eit lokalsamfunn.

Det blir sagt at dette prosjektet er dyrt – og det er dyrt. Men noko som vil gi ein god effekt framover, er også verdt nokre kroner. Det blir dyrt for lokalsamfunnet fordi det er mykje bompengar som skal innkrevjast, det blir dyrt fordi det her er eit stort beløp som framleis står igjen, som må dekkast på annan måte lokalt. Og det er også klart at dette sambandet vil ta ein stor del av løyvingane til Møre og Romsdal fylke i fleire år framover. Men det har likevel vore lokal semje om at dette prosjektet skal gjennomførast. Møre og Romsdal fylke og enkelte kommunar i fylket har lang tradisjon for å lyfte i fellesskap når det gjeld store prosjekt. Kanskje får vi ikkje effekten umiddelbart, men vi veit at når det gjeld langsiktig utvikling, er dette det viktigaste.

Den positive utviklinga vi no ser held på å kome f.eks. i Kristiansund-regionen, ville ikkje vore muleg utan det fastlandssambandet som Kristiansund fekk for nokre få år sidan. Så dei langsiktige effektane av dette er venta å bli svært store, ja bortimot avgjerande for desse samfunna.

Den lokale finansieringa har vore omtala m.a. av saksordføraren, og den vil stille svært store krav til innbyggjarane i regionen. Det er lagt opp til ei svært høg lokal finansiering i tillegg til bompengar, og eg er veldig glad for at fleirtalet i komiteen har funne å kunne gå ned frå 30 pst. eigenfinansiering som Regjeringa føreslo, til 25 pst. i dette prosjektet. Eg trur at med den marginale inn-

teninga som dette prosjektet har på mange måtar, kan dette vere ein avgjerande faktor som gjer det mykje meir realistisk å få til prosjektet. For her må det syast saman pakkjar som gjer at finansieringa heng saman. Det eine er den 5 pst. lågare eigenfinansieringsdelen som komiteen har gått inn for, det andre, som også er eit viktig bidrag, er den mulegheita som det no blir lagt opp til – og der eg er ueinig med representanten frå Framstegspartiet – til framleis å kunne krevje inn førehandsbompengar på dette prosjektet. Til saman vil dette lukkast – det skal lukkast. Og med det vedtaket som blir gjort i dag, er det ein start på ein ny etappe: no kan ein få gjort klar alle detaljane og kome fysisk i gang med dette sambandet.

Det er ei stor glede å vere med på å få sette den politiske sluttstreken for Eiksundsambandet i Stortinget. Men det ligg ein veldig lang prosess bak dette, litt i Stortinget, men i endå større grad lokalt. Det er rett at det har vore jobba i ti år, som saksordføraren sa, men allereie 20 år før det var ein begynt å arbeide med prosjektet Eiksundbrua i lokalsamfunna. Det er grunn til å takke alle dei politiske organa både i kommunane og i fylkeskommunen som har jobba veldig godt med desse sakene. Eg skal ikkje gå i detalj om framdrifta i dette, berre vise til det saksordføraren har sagt, der vi også sluttar oss til den smule kritikk som kom når det gjaldt finansieringsplanen. Men det er i dag først og fremst grunn til å vere glad for det som no skjer. Sjølv om det er eit stort fleirtal, er det også eit visst mindretal, men det er ein styrke for prosjektet at det er eit tungt fleirtal som står bak det som er nedfelt her. Dei politiske styresmaktene i kommunane og fylkeskommunen har gjort ein kjempejobb, men det er småtter i forhold til det veldig sterke lokale engasjementet frå ein folkeaksjon som viste breidda blant befolkninga for dette anlegget, og det store engasjementet som næringslivet i regionen har hatt med å dokumentere behovet, dokumentere at dette prosjektet er avgjerande for at både dei maritime næringane og næringslivet elles skal kunne utvikle seg.

Ein skal vere veldig forsiktig med å drage fram spesielle personar eller organisasjonar på ein sånn dag, men eg synest likevel at ein person fortener å bli nemnd frå Stortingets talarstol på denne dagen, og det er Knut Nærø, som har vore drivkrafta i gode og vonde dagar for Eiksundsambandet. Når det har butta imot, har han stått på, og han har klart å drage med seg både befolkning og næringsliv, så la også det vere sagt på denne dagen.

Elles er det ikkje mykje nytt å tilføye. Eg sluttar meg som sagt til hovudinnhaldet i det saksordføraren sa. Høgre ser veldig positivt på slike prosjekt som dette, og sjølv om det her er ein del innvendingar, er det ein gledesdag også for oss i Høgre at vi no kan få vedtatt Eiksundsambandet, at vi både får det godkjent som bompengeprojekt og får forlengd perioden for førehandsinnkreving av bompengar.

**Jorunn Ringstad (Sp):** Å binde øysamfunn til fastlandet med bruer eller tunnelar gjev positive verknader for næringsliv og busetnad. Sjølv om gode ferjesamband er store framsteg for mange samfunn, kan ferjesamband

aldri gje den same effekten som eit ferjefritt samband. Ferjesamband kan best samanliknast med ein veg med kolonnekøyring og nattestenging. Dette vil alltid ha minussider ved seg.

Eiksundsambandet er eit prosjekt som vil ha positive regionale verknader. Det vil binde saman regionen og gje eit større bu- og arbeidsmarknadsområde. Prosjektet vil kunne stimulere til utvikling i næringslivet og gjere det meir attraktivt å bu i området.

Eiksundsambandet er planlagt utbygt med ein kombinasjon av bompengar og statlege midlar. Samtidig er det klart at Eiksundsambandet på fleire punkt ikkje tilfredstillar retningslinjene for bompengeprojekt. Bompengedelen vil bli ca. 20 pst, medan kravet er 50 pst. Det ligg heller ikkje føre nokon ferdig finansieringsplan, slik kravet er. Ut frå desse manglane er dette eit bompengeprojekt som ein så absolutt kan diskutere gjennomføringa av, slik prosjektet ligg føre. Ut frå dei utrekningane som vi har, er prosjektet heller ikkje lønsamt ut frå samfunnsøkonomiske vurderingar.

Med ein bompengedel på ca. 20 pst. må det meste av dette prosjektet finansierast over Møre og Romsdal sine årlege vegplanrammer. Etter dei kalkylane som ligg føre for prosjektet og den fylkesramma som Møre og Romsdal har, vil det seie at dette prosjektet vil reise av garde med heile fylkesramma i mange år framover. Planlegginga i eit fylke må skje ut frå den kjende ramma til vegbygging. Ei oppjustering av totalramma kan betre situasjonen litt, men konsekvensane ved bygging av Eiksundsambandet er at det i ein lang periode framover ikkje vert rom for andre prosjekt. Samtidig er det òg kjent at Møre og Romsdal har andre prioriterte tiltak i perioden 2002-2005.

For at dei mange andre uløyste prosjekta som er i Møre og Romsdal, ikkje skal bli skuva unødig ut i tid, meiner Senterpartiet at det må arbeidast for at bompengedelen saman med lokale finansieringsbidrag totalt skal kome opp i 30 pst. av totalkostnaden. Dette vil gje rom for nye prosjekt innanfor den fylkesfordelte ramma på eit litt – og eg strekar under *litt* – tidlegare tidspunkt enn det fleirtalet legg opp til.

På grunn av dei store positive verknadene Eiksundsambandet vil gje regionen, vil Senterpartiet likevel støtte ei vidareføring når det gjeld førehandsinnkreving av bompengar for prosjektet, sjølv om det vil innebere at ein går utover det som er normal lengd på førehandsinnkreving før oppstart av eit prosjekt. Ei støtte til framhald av førehandsinnkreving av bompengar inneber òg at Senterpartiet går inn for bygging av Eiksundsambandet. Men det er ein føresetnad at dette prosjektet må få topp prioritet innanfor fylkesfordelt ramme også i Nasjonal transportplan 2002-2011.

**Inge Myrvoll (SV):** Det er en gledens dag på Sunnmøre, sa saksordfører Ola Røtvei. Men det er ikke noe sting i denne debatten om Eiksundsambandet, en heller reservert entusiasme, bortsett fra representanten Løviks innlegg ut fra mer lokale hensyn. Man kan lure på om flertallsrepresentantene tror på prosjektet. De snakker mest om formaliteter, om at de gjør et unntak, behandler

et prosjekt uten at finansieringsopplegget har vært ferdigbehandlet av lokale myndigheter. Et flertall og et mindretall av tilhengere diskuterer om det er grunnlag for en andel på 25 eller 30 pst. av bompenginntekter og lokale bidrag.

Alle partier unntatt SV slutter opp om prosjektet. Men det skjer ut fra forutsetninga om at Møre og Romsdal gir Eiksundsambandet førsteprioritet innafor fylkesfordelt ramme i Nasjonal transportplan 2002-2011. Nå nærmer vi oss det som burde være det sentrale tema.

Ut fra de rammer som så langt er lagt til grunn for Møre og Romsdal fra fagetaten Vegdirektoratet, innebærer det at fem-seks års riksvegbevilgninger i sin helhet vil gå til dette prosjektet. Det vil si

- fem-seks år uten ei krone til andre prosjekter, f.eks. Skodje bru, som skulle hatt avløsning for lenge siden
  - fem-seks år uten ei krone til rassikring – og her er behovet stort
  - fem-seks år uten standardheving på dårlige riksveger, smale veger med vanskelig kurvatur og flaskehalsproblemer
  - fem-seks år uten satsing på gang- og sykkelveger
- Dette snakker ikke flertallet tydelig om.

Vel, rammene kan jo økes noe, uten at jeg tror at fylket kan forlite seg på det. Men økes kan også kostnadene ved prosjektet, ut fra erfaringer. Jeg føler meg langt fra sikker på at sluttsummen blir 750 mill. kr.

Flertallet viser til at fylkestinget i Møre og Romsdal ønsker Eiksundsambandet. De regner vel med at de i Møre og Romsdal bør skjønne at tar de Eiksundsambandet, blir det ikke noe mer på en del år. Fylkespolitikerne vil helst ikke snakke så mye om det heller; de klenger seg vel til håpet om noen ekstra kroner i potten.

Kristelig Folkepartis representant Koføed-Larsen antyder at det her tas mye av rammen. Senterpartiets Jorunn Ringstad sa det litt klarere. Mi utfordring til mine kolleger her, ikke minst i Arbeiderpartiet og Høyre, siden de har snakket minst klart om det, er: Kan dere ikke snakke tydelig om det, si fra denne talerstolen at å la Eiksundsambandet få førsteprioritet, med oppstart i 2002 som departementet legger opp til, innebærer at Møre og Romsdal kan legge alle andre planer i skuffen og finne dem fram igjen i 2007. Har dere mot til slik åpen tale? Dette er mi oppfordring til dere.

Jeg nevnte for så vidt ikke Fremskrittspartiet. De antyder også at dette vil ta mye av rammen, men de har jo penger til alt når det gjelder veg – og jeg tar dem ikke som et seriøst parti på dette området – ikke på dette området heller.

Jeg vet hva vedtaket vil bli her i dag. Representanten Løvik sa det sånn at det er et tungt flertall i denne salen for, og tok det til inntekt for prosjektet. Så flertallet her må være klar over at dere blir tatt til inntekt for prosjektet. Men da syns jeg at dere skal snakke så klart at når fylkestinget i Møre og Romsdal skal behandle dette neste gang, så vet de at Stortinget har sagt fra: Setter dere fortsatt Eiksundsambandet på topp, betyr det fem-seks års tørke på andre riksvegprosjekter i dette fylket. Jeg forventer at dere legger premissene åpent fram før debatten

er slutt. Fra SVs side kommer vi til å stemme imot innstillinga i sin helhet.

**Presidenten:** Presidenten ville tro at Inge Myrvoll med så lang fartstid i Stortinget visste hvordan man skulle tiltale Stortinget, og bare minner om at all tale skal gå til presidenten.

**Laila Kaland (A):** Det er glede og optimisme i fylket når no samferdselskomiteen har gitt klarsignal for bygging av Eiksundsambandet.

Dette prosjektet har det vore jobba med i årevis. Politikarar, organisasjonar, NHO, fagrørsla og enkeltpersonar har kjempa saman for å få realisert dette sambandet. Som leiar av Møre-benken er eg godt kjend med dette vegsambandet, og vi på Møre-benken har hatt fleire møte med dei ulike interessegruppene som har ivra for å få dette til. No er det grunn til å vere glad.

Eit fleirtal i samferdselskomiteen har kutta krava til Eiksund-bompengar med 37 mill. kr og opna for raskare byggestart. At vi har fått redusert krava til bompengefinansiering, betyr at trafikantane slepp å betale fullt så mykje bompengar.

Noko som undrar meg, er at Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet og Venstre ikkje kan vere med på denne reduksjonen, når vi hugsar tilbake til 1997, då desse partia gav lovnader om ei betre finansiering av samferdselsprosjekt, og vi også veit at det sit folk i Regjeringa som kjem frå Møre og Romsdal.

Eg vil få lov å gi ei lita orientering om kva dette sambandet vil bety for regionen. Eiksundsambandet vil gi eit ferjefritt fastlandssamband for øykommunane Hareid, Herøy, Sande og Ulstein, der det bur ca. 22 000 menneske. I kommunane Volda og Ørsta bur det 18 000 menneske. Dette bind såleis saman ein region med nærare 40 000 menneske. Sambandet vil gi øykommunane mykje lettare tilgjenge til eit variert skuletilbod på høgskulenivå. Som Stortinget er kjent med, har vi eit godt høgskuletilbod i Volda. Ein får lettare tilgang til sjukehuseneseter og til regionflyplassen. Dei attraktive friluftsområda i fjella og området elles vil bli lettare tilgjengelege, og vi vil få ein meir variert arbeidsmarknad, der kvinnene får tilgang på arbeidsplassar. Regionen har store industrimiljø, både innafor skipsbygging, møbel og fiskeri. Dei offentlege og private tenestene kan også samordnast på ein betre måte og vil kunne gi brukarane eit betre tilbod.

Vi har hatt og har framleis store utfordringar innafor samferdselssektoren i Møre og Romsdal. Vi har tidlegare bygd Atlanterhavsvegen, Krifast med fastlandssambandet til Kristiansund, vi har bygd bruer og tunnelar, men framleis har vi regionen Søre Sunnmøre, som har stått utan samband med fastlandet, og no kan dette sambandet bli ein realitet.

Eg vil ikkje leggje skjul på at det har vore ulike syn på Eiksundsambandet, og at dette sambandet vil koste Møre og Romsdal fylke mykje pengar og trekkje pengar ifrå andre prosjekt i fylket. Møre og Romsdal har for låge løyvingar til riksvegforemål, og vi manglar pengar til

rassikring. Viktige prosjekt som andre byggjetrinn av rassikring på Rv 650 i Stordal og langs Austefjorden på Rv 651 i Volda blir ikkje fullførte på grunn av for små løyvingar. I tida framover må vi få monaleg meir midlar til rassikring av vegane, slik at også eksisterande vegar blir trygge for innbyggjarane og for næringslivet.

Næringslivet vårt slit med totaltransportkostnader som er 50 pst. høgare enn i land vi konkurrerer med. Dette er ei konkurransevriding vi må sjå nøye på. Auka investeringar i vegar er nødvendig for framtida til vårt eksportretta næringsliv. Dette er eit spørsmål som eg ikkje skal kome inn på no, det får vi høve til å ta opp seinare i samband med budsjettforhandlingane.

Men eg vil til slutt seie at eg er godt nøgd med at vi har fått Eiksund-prosjektet i hamn – det vonar eg at vi gjer i dag – og at vi kan få starte opp med bygging i år 2001, slik at brukarane av dette sambandet kan få glede av tidlegare byggestart enn det som var føreset.

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** En utbygging av Eiksundsambandet vil binde sammen en region med om lag 40 000 mennesker og gi et ferjefritt samband for øykommunene Hareid, Herøy, Sande og Ulstein, slik andre talere har berørt.

Det er av avgjørende betydning for regionen at kommunikasjonstilbudet er godt utbygd. Ikke minst oppfattes dette som spesielt viktig for industrien i de berørte øykommunene. En realisering av Eiksundsambandet har positive samfunnsmessige virkninger. Øykommunene Hareid, Ulstein, Herøy og Sande har mye industri, mens fastlandskommunene Ørsta og Volda ivaretar det offentlige tilbudet, slik som sykehus og høyskoler. En fast vegforbindelse vil bidra til at distriktet knyttes bedre sammen, og det offentlige og private servicetilbudet blir utvidet. Det er heller ingen tvil om at arbeidsmarkedet i regionen også vil merke hva en mer forutsigbar og effektiv transport vil innebære. Slike virkninger av et vegprosjekt vil igjen slå positivt ut både for næringslivet og bosettingen.

Eiksundsambandet er beregnet til å koste om lag 750 mill. kr, og skal finansieres ved en kombinasjon av statlige midler, bompenger og lokale bidrag. Det vil alltid være betydelig usikkerhet knyttet til prognosene for hvor store bominntektene vil bli. Regjeringen mener det er viktig å basere slike prognoser på nøkterne forutsetninger – for heller å bli positivt overrasket. Basert nettopp på slike nøkterne forutsetninger har Vegdirektoratet beregnet bompengendeandelen for dette prosjektet til 135 mill. kr, eller 18 pst. Dersom Møre og Romsdal fylkeskommune stiller garanti for bompengeselskapets låneopptak, vil dette gi en lavere lånerente, og bompengendeandelen vil komme opp i 150 mill. kr, eller 20 pst. Det forventede trafikkgrunnlaget for Eiksundsambandet kan ut fra dette ikke antas å gi en bompengendeandel på mer enn 20 pst.

Den statlige andelen for prosjektet ville etter dette bli om lag 615 mill. kr. I transportetatens forslag til Nasjonal transportplan for 2002-2011 har Vegdirektoratet foreslått en fylkesfordelt investeringsramme for vegsektoren for Møre og Romsdal på i alt vel 1 milliard kr. For

første fireårsperiode, 2002-2005, er det foreslått en ramme på 360 mill. kr. Regjeringens forslag til endelig ramme til riksveger i Møre og Romsdal vil bli avklart i forbindelse med Nasjonal transportplan. En realisering av Eiksundsambandet vil ta betydelige deler av Møre og Romsdals vegramme i de neste ti årene, og det er derfor en grunnleggende forutsetning at fylket prioriterer prosjektet på topp i Nasjonal transportplan, noe jeg har merket meg at samferdselskomiteen også har sluttet seg til.

For å kunne realisere Eiksundsambandet i perioden 2002-2005 – med en beregnet bompengendeandel på maksimalt 20 pst. og med de økonomiske rammene som er lagt til grunn i etatsforslaget til Nasjonal transportplan – har Regjeringen sett seg nødt til også å kreve et relativt betydelig tilskudd fra lokalt hold.

Jeg har merket meg at flertallet legger til grunn et statlig finansieringsgrunnlag på 75 pst. og henholdsvis bompenger og lokale bidrag på 25 pst. Etter mitt syn ville det imidlertid her ikke vært urimelig å kreve et lokalt bidrag på 30 pst. inkludert bompengendeandelen, slik Regjeringen har foreslått, når man vet at hovedregelen ved bompengeprojekt er at halvparten av kostnadene dekkes ved bompenger og/eller lokal finansiering. Her påtar staten seg en langt større andel enn sine 50 pst., noe som selvsagt medfører økt behov for statlige midler til prosjektet. Med redusert bompengendeandel og lokalt bidrag fra 30 til 25 pst. vil Eiksundsambandet ta en enda større andel av fylkesfordelt ramme til riksveger i Møre og Romsdal.

Det er ikke vanlig å legge fram en betinget proposisjon, og heller ikke vanlig å legge fram for Stortinget et finansieringsopplegg som ikke har vært sluttbehandlet lokalt. Jeg tar derfor merknaden fra samferdselskomiteen til etterretning og vil selvfølgelig følge opp dette. Men jeg vil minne om at det både lokalt og i Stortinget har vært et sterkt engasjement for å få saken fram til Stortinget straks. Det har Regjeringen gjennom fremleggelsen av denne proposisjonen tatt hensyn til – uten ytterligere forsinkelser.

Jeg vil etter at Stortinget har gjort sitt vedtak, sørge for at de nødvendige kontaktene blir tatt for å avklare endelig finansieringsplan og oppstartstidspunkt for Eiksundsambandet.

**Lodve Solholm (Frp):** Eg trur det er ein stor dag på Søre Sunnmøre i dag. Ja, eg trur endatil det er ein stor dag i Møre og Romsdal når Stortinget no gjer vedtak om at Eiksundsambandet kan bli realisert ut frå dei premissane som ligg i innstillinga.

Det har vore særst stort oppslutnad om prosjektet lokalt på Søre Sunnmøre i dei kommunane det gjeld, men også i fylkessamanheng. Eg har sjølv sete i fylkestinget og behandla Eiksundsambandet på 1980-talet. Endeleg ser det ut til at eit politisk arbeid skal nå fram, og vi kan få fastlandssamband for 20 000 menneske. Det er vel den største konsentrasjonen av folk som i dag ikkje har fastlandssamband, som i dag kan sjå lys i tunnelen, for å seie det på den måten.

Desse fire øyane som no får fastlandssamband, har bygt bruer før, dei er knytte saman med bruer. Folket har

gått saman og finansiert mykje av dette gjennom bompengar. Eg synest også det er rett å nemne at desse brue faktisk har blitt nedbetalte før tida, slik at bommane har blitt fjerna opptil fleire år før det var planlagt, som då ein bygde den siste brua ut til Runde.

Det er klart at kost-nyttefaktoren i seg sjølv, isolert sett, er låg på dette prosjektet. Det får vi ta til etterretning. Men eg synest kanskje både departementet og direktoratet, ja kanskje også vi her i Stortinget, bør sette ein del spørjeteikn ved kost-nyttefaktorens grunnleggande element. Kanskje er det ein del kriterium som manglar for å få fram den verkelege kost-nyttefaktoren ved eit slikt prosjekt, som isolert sett, viss ein brukar den kost-nyttenevnen og dei kriteria som gjeld i dag, vil få ein låg kost-nyttefaktor?

Når det er sagt, vil eg også hevde at når ein opnar for ein felles arbeidsmarknad for 40 000 menneske, vil ikkje det kome fram i ein kost-nyttenevnen med dei kriteria som ligg til grunn i dag. Den regionale nytten – som, iallfall vi som bur der oppe, veit vil ha stor innverknad og ha mykje å seie – kjem ikkje fram i den kost-nyttenevnen som vi brukar i dag. Det at ein her kan knyte saman ein felles arbeidsmarknad med høgt utdanna arbeidskraft både innafor skipsteknologien og innafor høgskuleområdet i Ørsta og Volda, det at ein kan få dagleg kontakt med store arbeidsplassar som her kanskje fyller ut kvarandre, vil ikkje kome fram i ein slik kost-nyttenevnen. Men det er av veldig stor verdi for næringslivet i distriktet at vi brukar nokre kroner og øre på å legge forholda til rette.

Det er ei ulempe i Noreg at avstandane er lange. Og då synest eg at det er fornuftig – når ein ser dei mogleheitene som ligg der – å bruke ein del midlar på å utløse eit vegprosjekt som har så stor verdi for så mange menneske som dette faktisk gjeld. Det vi skal vere klar over, er at den lokale eigarskapen i mange verksemdar etter kvart minkar, og grunnane for å vere på plass i distriktet er kanskje ikkje lenger til stades dersom ikkje kommunikasjonane gir høve til det.

Ellers føler eg også at det er riktig å minne sentrumspartia på lovnadene dei gav ved valet i 1997. Eg trur det hadde vore unødvendig for statsråden å stå her og snakke om låge rammer dersom ein hadde halde lovnadene om at ein skulle bruke 5 milliardar meir kroner på vegprosjekt i denne perioden – som det no er gått tre år av – enn det Arbeidarpartiet la opp til. Så langt har ein ikkje eingong brukt det Arbeidarpartiet la opp til i sitt budsjett.

Elles er det interessant å legge merke til SVs haldning når det gjeld dette prosjektet, og minnast korleis haldninga var til eit anna fiaskoprojekt, nemleg FATIMA.

**Presidenten:** De talere som heretter får ordet, har en taletid på inntil 3 minutter.

**Jørgen Holte (Sp):** Stortingets vedtak om finansiering av Rv 653 Eiksundsambandet er eit viktig steg for Møre og Romsdal fylke, og spesielt for Sunnmøres utvikling.

Om dette er eit viktig utviklingssteg kommunikasjonsmessig, har saka òg ein positiv verknad for nærings-

liv og busetting, idet distriktet vert knytt betre saman. Vidare vil arbeidsmarknadsområda og det offentlege og private servicetilbodet bli geografisk utvida. Gode kommunikasjonar er avgjerande for desentralisert busetting og utvikling av næringslivet i Møre og Romsdal. Gode kommunikasjonar og trygge vegar er også eit godt middel for å motverke fråflytting og slik trygge busetnaden i fylket. Ut frå dette er eg kjend med at Møre og Romsdal i sine prioriteringar for Vegplanen 1998-2007 stilte opp Eiksundsambandet som det første av fem bomveggprosjekt som er viktige regionale samband for å motverke fråflytting og sikre busettinga i distriktet. I tillegg til dei regionale sambanda har fylket prioritert riksvegsamband, rassikring, fast dekke på riksvegar, trafikkfarlege flaskehalsar og fylkesveganlegg.

Med så mange uløyste oppgåver i vegsektoren er mange likevel i dag svært tilfredse med at Regjeringa har fremja saka om finansiering av Eiksundsambandet for Stortinget til avgjerd. Med den innstillinga som no ligg føre, har Regjeringa fått gjennomslag for finansieringsmodellen, med unntak av forslaget om ein bompengedel/ lokal finansiering på 30 pst. Når fleirtalet har valt 25 pst. i staden for 30 pst., utgjør det om lag 37,5 mill. kr meir i forbruk av fylkets investeringsramme for planperioden 2002-2005. Det vil sjølvsagt hindre gjennomføring av andre presserande oppgåver i fylket, som var ein avgjerande grunn for Regjeringas framlegg om lokal medfinansiering på 10 pst. Når fleirtalet i Stortinget går inn for prinsippet om lokal medverknad, men avgrensar det til 5 pst., blir oppgåva no for myndigheiter og næringsliv lokalt å skaffe desse midlane, slik at prosjektet kan bli fullfinansiert.

Mange og lange arbeidsøkter på ulikt vis ligg til grunn for at denne saka er komen så langt. Dei er alle verd takk, og eg unner dei den gleder som råder over det vedtaket Stortinget skal gjere seinare i dag. Og med støtte frå alle dei positive kreftene som står bak denne saka, trur eg at både den lokale finansieringa og realiseringa av prosjektet vil kunne skje etter den framdriftsplanen som Stortinget no legg til grunn.

**Modulf Aukan (KrF):** Eiksundsambandet har hatt mange år på seg til å modnast. Og no er tida komen til å fatta vedtak i denne saka, som gjeld å skaffe fastlandsamband for øyane på søre luten av Møre og Romsdal.

Dette prosjektet krev store offer av lokalbefolkninga, heile 30 pst. etter opplegget frå Regjeringa. Trass i dette er eg viss på at ein lokalt vil greia dei utfordringane dette vil krevja. Dette fylket, som no etter kvart har vorte det leiande eksportfylket i landet vårt, har sterke tradisjonar med å yta sjølv når det krevst. Omlegginga frå sjøverts til landverts transport i dette øy- og fjordlandskapet har bydd på utrulege geografiske utfordringar. Landskapet som frå Skaparens side er noko av det finaste vi har i dette landet, har mått gjennomgå visse små justeringar med handmakt for å kunna nyttast av dei kommunikasjonsmidla vi rår over i dag.

At Møre og Romsdal fylke prioriterer dette anlegget på topp, er mitt håp. Eg er klar over at dette vert ein

smerteleg prosess for mange fylkespolitikarar – men nødvendig. Slik var det også den gongen Krifast vart sett på topp og gjennomført. Den gongen måtte også resten av fylket i ein lengre periode venta med sine vel begrunna samband.

På anleggssida ser vi i dag at det tek til å bli ein del ledig kapasitet. Dette kan koma Eiksundsambandet og andre samband til hjelp. Mellom anna derfor ser det ut til at timinga kan bli gunstig på kostnadssida, så slik er det berre å ynskja aktørane lukke til med prosessen og gjennomføringa.

**Christopher Stensaker (Frp):** Representanten Inge Myrvoll sa i sitt innlegg om Eiksundsambandet at Fremskrittspartiet har penger til alt mulig, og han tar derfor ikke partiet alvorlig i veispørsmål. Jeg må få svare at SV ikke er mindre rause når det gjelder ulønnsomme jernbanestrekninger hvor disse blir betalt med bilistenes penger. Forskjellen mellom Fremskrittspartiet og SV er at mens Fremskrittspartiet vil bruke av de pengene som bilistene alt har innbetalt til veitbygging, vil SV beskatte bilistene enda en gang. Dette er nærmest tjuveri fra bilistene. Det som Fremskrittspartiet vil benytte til veitbygging, er allerede betalt inn, og enda er det mer igjen til f.eks. jernbanen.

Når det gjelder Eiksundsambandet, gjør vi et unntak angående finansiering, da sambandet vil erstatte fergen. Det er lokal enighet om denne saken. Men jeg ser faren for at andre prosjekter i Møre og Romsdal da må legges på is. Bevilges det derimot mer fra de pengene bilistene har betalt inn til statskassen, vil det være mulig å forbedre veinettet både i Møre og Romsdal og i resten av Norge.

Dessverre virker det som at det bare er Fremskrittspartiet som har politisk vilje til å si nei til dobbeltbeskatning gjennom bomveier der det ikke er mulig med alternativ omkjøring.

**Statsråd Dag Jostein Fjærvoll:** For ikke å løpe fra mitt informasjonsansvar vil jeg minne om det som kan leses ut av proposisjonen, at fagetaten ikke har anbefalt prosjektet og fremdriften. Det er dermed fra Regjeringens side en politisk sak, som alltid det å fremme en regjeringproposisjon vil være – en totalvurdering. De vedtak som fattes i dag, vil også være politiske vedtak i dette hus, som naturlig vedtakene skal være.

Når det gjelder fremdriften i prosjektet, sa jeg i mitt første innlegg at jeg vil følge dette opp løpende etter at vedtaket i salen er gjort. Jeg er glad for at Regjeringen har fått tilslutning til det prinsipielle i sitt framlegg. Men det har vært reist spørsmål: Hvordan kunne man legge seg på 30 pst., og hva var begrunnelsen for det i forhold til kravet om 50 pst., som er standard vedtak? Da var det en avveining som måtte gjøres i forhold til standardregelen som Stortinget har vedtatt tidligere, nemlig 50 pst. En enstemmig komite sa i forbindelse med behandlingen av Rv 35 Lunner-Gardermoen, der vi også var nede på 20-tallet i bompengesammenheng:

«Komiteen forutsetter at en så lav bompengandel vil være unntaket og ikke regelen for framtidige bompengeprojekt.»

Det har statsråden og Regjeringen måttet lese som førende for arbeidet fremover, og den balansegang som ligger mellom den føringen i komiteinnstillingen og Stortingets generelle krav om 50 pst. dekning på bompengefinansierte prosjekt, er det naturlig å drøfte videre i forbindelse med Nasjonal transportplan, som legges fram senere i vår.

**Inge Myrvoll (SV):** Jeg har ofte lurt på hva «bilistene» er. Vi har jo bil i min familie også, men vi har aldri tenkt på oss som bilister. Vi har tenkt på oss som mennesker. «Bilisme» er et begrep, men «bilister» er ikke noe begrep for meg. Jeg er faktisk opptatt av å skape et samfunn som fungerer for menneskene, ikke for bilistene, hva nå det er for slags gruppe. Men vi får ta den debatten omkring bilisme og bilister i en annen sammenheng.

Jeg merket meg at representanten Lodve Solholm viste til vårt standpunkt i «eit anna fiaskoprojekt» – det var et direkte sitat. Jeg lurar da på om det er fare for at han kan bli sannspådd, for det betyr vel at han mener at også Eiksundsambandet kommer til å bli et fiaskoprojekt, siden han sa «eit *anna* fiaskoprojekt».

Jeg tror Eiksundsambandet og FATIMA har noen likhetstrekk, nemlig at de kan ha positive regionale effekter for de lokalsamfunnene som blir berørt. Det har jeg ikke benektet når det gjelder Eiksundsambandet heller. Men det går på prioriteringer. Jeg tror Finnmark erfarte ganske bittert at de ikke fikk gjort noe med sine vinterstengte veier – Nordkinnvegen eller vegen til Havøysund, de fikk ikke gjort noe med rassikring i Stallogargo-flogene osv. – på grunn av at hele deres vegpott i mange år gikk ned i tunnelen, og det som hang sammen med den tunnelen.

Jeg er redd for at det samme kommer til å skje når det gjelder Eiksundsambandet, nemlig at man i ettertid sier: Oi, det var ikke sånn vi tenkte oss det! Jeg syns representanten Kaland på en måte berørte det da hun sa at det var nødvendig å få gjort noe med rassikring osv. Nå er det sånn at et flertall i komiteen har sagt – og dette innbefatter Arbeiderpartiet – at rassikring skal være en del innenfor de ordinære rammene framover. Det betyr at setter man Eiksundsambandet på topp, så kommer rassikringsprosjektene etterpå, og det får man da lære seg å leve med. Så får man si åpent til dem det gjelder: Beklager, vi har satt Eiksund på topp, de andre tingene kommer etterpå.

Jeg har prøvd å utfordre en del andre partier her til å være så klare i sin tale og si at det er konsekvensen. Jeg har blitt møtt av taushet og tar det som samtykke. Jeg tar det som samtykke av at de øvrige partiene i Stortinget er enig med meg i at Møre og Romsdal kommer til å oppleve fem-seks års tørke på alle andre prosjekter – på rassikring, på gang- og sykkelveier, osv. – når man starter på Eiksundsambandet, og at flertallet dermed, gjennom meg, har gitt uttrykk for det, slik at fylkestinget i Møre og Romsdal er klar over det når de har sin sluttbehandling.



**Ola Røtvei (A):** På slutten av debatten skal ikke jeg gi meg ut på å oppsummere så mye, men jeg må få si at det er et stort engasjement når det gjelder vegspørsmål, også her i salen. Som saksordfører for alle vegspørsmål i komiteen kunne jeg – for å komme med et lite hjertesukk – ha ønsket at alle hadde lagt seg i bresjen for å skaffe mer penger til vegsektoren. Da skulle vi jamen ha fått satt i gang mange flere prosjekter, for behovene er mange.

Statsråden var inne på 50-50-fordeling, og det er jo riktig. Hovedregelen er at det skal være 50-50-fordeling mellom stat og bompenger. Det legger Stortinget, så vidt jeg har oppfattet, fortsatt til grunn. Samtidig er det også åpnet for at det kan være høyere bompengandelen, og da må konsekvensen av det være at vi åpner for at det kan være også en lavere bompengandelen. Men hovedregelen skal være 50-50. Dersom man ikke på begge sider legger til grunn 50 pst., blir det jo en urimelig fordeling rundt omkring i landet, vil jeg tro, dersom man skal legge til rette for mest mulig realistiske prognoser for bompenginntekter.

Representanten Jørgen Holte var inne på at 25 pst. betyr 37 millioner mer i statskroner. Ja, det gjør det. Men jeg vil si det slik at det som flertallet har lagt til grunn, gir et mer realistisk grunnlag for fullfinansiering av prosjektet.

Representanten Myrvoll har ved flere anledninger etterlyst om flertallet har mot til å si hva dette betyr for Møre og Romsdal. Jeg har lyst til å starte med følgende betraktning: I mitt eget fylke har vi nå i to vegplanperioder brukt mye av riksveggrammen til et prosjekt som går på fastlandsforbindelse for Hitra og Frøya. Jeg mener at det er verdt hver krone, for det er en region som i aller høyeste grad har blomstret etter at vedtaket om fastlandsforbindelse kom. Når representanten Myrvoll sier at vi legger opp til fem-seks års tørke, er ikke det riktig. Det blir slett ikke fem-seks års tørke for Møre og Romsdal, men Møre og Romsdal velger å bruke pengene i en del av fylket over en periode – men tørke når det gjelder riksvegmidler til Møre og Romsdal, blir det ikke.

Samtidig setter representanten Myrvoll også spørsmålsteget ved kostnadsoverslaget. Da må jeg si at jeg lurer på hvor representanten Myrvoll har tallene fra, for det som er framlagt for Stortinget, viser at vi har et kostnadsoverslag for dette prosjektet på pluss/minus 10 pst., som Stortinget skal ha når Stortinget tar opp prosjekt til behandling.

**Lodve Solholm (Frp):** Det er klart at det kan være litt vanskeleg sjølv for representantar frå same land, med norsk som hovudspråk, kanskje å fatte nyansane i tonefall og språk, så la meg gjere det klart: Mitt hovudmål var at eg ville nemne eit anna tunnelprosjekt. Representanten Solholm sa i debatten då det vart vedteke i Stortinget, at det kom til å bli eit fiaskoprojekt, at det kom til å sprekke til dei grader, og at det faktisk heller ikkje ville ha nokon god regional verknad – det var FATIMA. Det gjekk hr. Myrvoll inn på. Han snakka også om kostnadsoverslaget for dette prosjektet, Eiksundsambandet, som

har kome ned i pluss/minus 10 pst. – som er ein føresetnad. Vi hugsar kostnadsoverslaget for FATIMA. Det har pr. dags dato sprotte med 58 pst. i 1992-kroner, eit prosjekt som det vart sagt skulle koste 625 eller 628 mill. kr, men som i dag nærmar seg 1 milliard 1992-kroner. Det var eit prosjekt som representanten Myrvoll gjekk inn for, iallfall partiet hans, vel vitande om at det måtte føre til ein viss tørke andre stader.

Men det er klart at utan omsyn til om Eiksundsambandet blir bygt eller ikkje, vil det bli tørke i Møre og Romsdal dersom SVs vegmillionar skal vere det som betyr noko for Møre og Romsdal. Men dersom SV, og gjerne representanten Ola Røtvei, som hadde eit hjertesukk om meir pengar, går saman med Framstegspartiet, blir det meir pengar til vegar, over heile landet. Etter vanleg hovudrekning har Framstegspartiet og Arbeidarpartiet fleirtal i denne salen, slik at det skulle la seg gjere. Og det er stor forskjell på kostnadsoverslag, her har ein no fått eit pluss/minus. Vi i Møre og Romsdal har faktisk prioritert Eiksundsambandet. Vi har sagt at vi ønskjer det. Og vi er klare over at dersom Stortinget ikkje vil følgje opp med auka ramme, så kan det hende det blir ei stund til vi klarar ein del andre store prosjekt.

Eg veit også at folk i Møre og Romsdal sette si lit til statsministeren frå Møre og Romsdal og finansministeren frå Møre og Romsdal då dei lovde oss 5 milliardar kr meir til vegsatsing over perioden 1997-2001.

**Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A):** Nå har representanten Solholm, i likhet med representanten Nistad, svingt seg til de store høyder over de forslag til veibevilgninger som følger av Fremskrittspartiets budsjett. Men det er faktisk slik at Fremskrittspartiet har deltatt i et budsjettforlik både for budsjettåret 1998 og for budsjettåret 1999. Og så langt jeg erindrer, var det ikke én øres forskjell fra Regjeringens framlegg til veibudsjett ved behandlingen av dem – det var ingen økning i samferdselsbevilgningene. Tvert imot ble rammene for samferdsel redusert, hvis jeg ikke husker veldig feil, under de totale budsjettforhandlingene i de aktuelle årene.

Så kan jeg også minne representantene Nistad og Solholm om at inneværende års budsjett altså er vedtatt med en avklaring i finanskomiteen hvor rammene for samferdsel faktisk ble økt.

Kanskje det hadde vært mer nyttig ut fra formålet at Fremskrittspartiet kom Arbeiderpartiet i møte i oppfølgingen av budsjettforlik enn det motsatte.

**Thore Aksel Nistad (Frp):** Det representanten Schjøtt-Pedersen sier, er noe uklart og feil. Vi måtte inngå budsjettforlik med sentrum både for 1998 og 1999, det er riktig. Men vi klarte faktisk sammen med Høyre å presse sentrum til å gi ytterligere 150 mill. kr, og de 150 millionene ble brukt på prosjekter som var igangsatt, for at ikke en hel rekke prosjekter skulle stoppe opp. Det er de faktiske forhold.

Hvis representanten Karl Eirik Schjøtt-Pedersen er veldig opptatt av at det nå plutselig skal bli mer penger til veisektoren, akkurat som representanten Ola Røtvei her

har etterlyst, skal vi med glede ta imot den utstrakte hånden fra Arbeiderpartiet og være med og sørge for at det blir mer penger til veisektoren. Vi er åpne, vi er klare, det står bare på Arbeiderpartiet.

**Karl Eirik Schjøtt-Pedersen (A):** Hvis representanten Nistad erindrer korrekt, vil han huske at både ved budsjettforliket for 1998 i finanskomiteen og for 1999 i finanskomiteen ble rammene til samferdsel, så langt jeg erindrer, redusert. Det ble de ikke ved budsjettforhandlingene og budsjettforliket for år 2000.

Så er det riktig at man søkte å avbøte det ved interne omfordelinger ved behandlingen av samferdselskomiteens rammer. Det er riktig. Men det står likevel fast at representanten Nistad og Fremskrittspartiet stilte seg bak det budsjettframlegget som Regjeringen la fram for foregående år, med et betydelig kutt i de samlede veiinvesteringene, uten at man som følge av det forhandlet fram en økning av rammene for samferdsel under finanskomiteens behandling av de samlede budsjetttrammene. Justeringer innenfor dem skjedde som sagt ved behandlingen i samferdselskomiteen, det er helt korrekt.

Jeg tror man skal være litt forsiktig med å få fram den «enorme» satsingen på samferdsel når man ikke har bedre resultater å vise til enn det Fremskrittspartiet har hatt når de har hatt muligheten til å påvirke utover å skrive inn sine egne tall.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1. (Votering, se side 1847)

## S a k n r . 2

*Innstilling frå justiskomiteen om forslag frå stortingsrepresentant Steinar Bastesen om å endra verjemålslova slik at fiskarar som er fylt 16 år og står på blad B i fiskarmanntalet får registrere seg i foretaksregisteret (Innst. S. nr. 91 (1999-2000), jf. Dokument nr. 8:3 (1999-2000))*

**Astrid Marie Nistad (A)** (ordfører for saka): Dokument nr. 8-forslaget frå representanten Steinar Bastesen om å endre verjemålsloven slik at umyndige fiskarar under 18 år kan verte opptekne på blad B i fiskarmanntalet, har vore handsama av justiskomiteen. Ein samla justiskomite har kome fram til at ein ikkje treng endring av verjemålsloven for å oppnå denne retten sjølv om ein er under 18 år.

Verjemålsloven gir i dag høve til å nemne opp hjelpeverje, og eg syner her til § 16 første ledd i loven. Ved å få oppnemnt hjelpeverje vil alle under 18 år kunne drive fiske som sjølvstendig næringsdrivande, noko som ein samla justiskomite ser svært positivt på. Oppnemnt hjelpeverje får ein ved å vende seg til overformynderiet i heimkommunen der ein bur.

Som sagt finn ikkje justiskomiteen grunn til å endre verjemålsloven. Eg vil gjerne understreke at ein samla justiskomite er svært positiv til at vi har ungdom under 18 år som satsar på å utøve eiga næringsdrift, i dette hø-

vet fiske, men – som sagt – dagens verjemålslov er ikkje til hinder for dette.

Eg syner elles til komiteen si innstilling.

**Arvid Falch (TF):** Når det foreligger en enstemmig innstilling fra komiteen, er det litt vanskelig å kunne ha noen innflytelse på dette. Men jeg må si jeg er skuffet over det forslaget en har kommet fram til.

Det som er tatt opp her, er en problemstilling som jeg kjenner veldig godt til, og som jeg hadde håpet kunne ha funnet en skikkelig løsning. Det er jo paradoksalt at personer som er under 18 år, men over 16 år, har anledning til å være på blad B – og de går mange ganger til anskaffelse av fiskebåter i millionklassen – men så må de være registrert i foretaksregisteret for i det hele tatt å kunne drive fiske, og det har de ikke anledning til. Da må det enverge til.

Jeg ser av komiteinnstillingen at komiteen mener at forholdet er godt nok ivaretatt. Det snakkes så fint om at vi må gi ungdom ansvar osv., slik at de med tiden kan bli gode samfunnsborgere. Innstillingen er etter min mening en mistillit til ungdommen. Jeg som kommer fra dette miljøet, møter stadig ungdommer som ser dette problemet, hoderystende til at andre ennå ikke har skjønt det.

Komiteen sier at intensjonene i forslaget er viktige. Hvis disse intensjonene var så viktige, burde en kanskje ha gjort noe med det. Som et hjertesukk: Forslaget hadde fortjent en bedre skjebne, spesielt sett fra de nye ungdomsetablerernes side.

**Finn Kristian Marthinsen (KrF):** Når jeg tar ordet i denne saken, er det fordi jeg ønsker å understreke at komiteen er fullstendig klar over at det finnes personer som befinner seg i den situasjonen som innholdet i Dokument nr. 8-forslaget fra representanten Bastesen viser til. Men komiteen ønsker samtidig å sørge for at disse ungdommene får mulighet til å utøve et yrke på en slik måte at ikke offentlige lover legger hindringer i veien for en aktiv fiskerideltakelse. Det er det som ligger i komiteens innstilling, og det må bero på en misforståelse når representanten Falch tolker dette som et avslag og ungdommene rister på hodet – det kan i hvert fall ikke være av det som i dag blir vedtatt.

Selve ordlyden i forslaget fra representanten Bastesen beror sikkert på vurdering av hvilken lov som må endres. Justiskomiteen har gjennom svar fra justisministeren og gjennom de svar som er gitt til representanten Bastesen her i salen, fått klarhet i – og er overbevist om – at det ikke er den loven som det henvises til, som det må gjøres endringer i, fordi den er ikke til hinder. Men dersom det er andre lover, andre regler, som hører inn under andre departementer, som legger en begrensning på muligheten, ber komiteen justisministeren om å ta kontakt med de øvrige departementer som dette måtte være aktuelt for, og sørge for at de hindringene som måtte finnes, ryddes av veien. Det er en positiv innstilling til ungdom som ønsker å gjøre et stykke arbeid, og loven skal ikke hindre dem i å gjøre det. Det er det komiteen i en enstemmig innstilling faktisk sier.

**Statsråd Odd Einar Dørum:** Det er poengtert, men jeg kan gjenta det: Det er ingen lovfestet aldersgrense for å registrere seg i Foretaksregisteret. Det er også, slik det er påpekt fra komiteens side, mulighet til å skaffe seg hjelpeverge, slik at jeg oppfatter at loven har de hjemlene som trengs for å finne en praktisk løsning. Men jeg har selvsagt registrert at komiteen mener at justisministeren skal se på om det finnes praktiske hindringer som gjør at man ikke får til disse praktiske løsningene. Det skal jeg selvfølgelig følge opp, så det bekrefter jeg herved fra talerstolen.

**Jan Petter Rasmussen (A):** Det var representanten Falch som gjorde det nødvendig å ta ordet. Når han bruker det uttrykket om innstillingen at den er «en mistillit til ungdommen», har han enten ikke lest det som står der, eller så er han kommet her med en oppfatning om at forholdene er ganske annerledes enn de mulighetene som i virkeligheten finnes.

Utgangspunktet vårt er at vi vil legge forholdene til rette for rekruttering til fiskeryrket, og konklusjonen legger til rette for at intensjonen i representanten Bastesens forslag skal kunne bli realisert. I og med at vi vet at det er mye regelverk innenfor fiskeriet, er det et annet viktig punkt – som også Finn Kristian Marthinsen var inne på – at eventuelle hindringer som måtte ligge der, må fjernes, og vi ønsker en samordning mellom departementer. Så egentlig burde det ikke vært nødvendig å si noe annet her enn det saksordføreren gjorde innledningsvis, nemlig å oppsummere det som saken dreier seg om: Vi ønsker en rekruttering til fiskeryrket, vi ønsker at ungdom skal gå inn i fiskeryrket, vi ønsker også at unge folk skal bli eiere av egne båter.

**Jørn L. Stang (Frp):** Jeg synes det er riktig å slå fast at man ikke er så avvisende som representanten Falch gav uttrykk for. Selv om komiteen ikke tilrår representanten Bastesens forslag om å endre vergemålsloven slik at fiskere som har fylt 16 år og står på blad B i fiskermanntallet, får registrere seg i Foretaksregisteret, støtter Fremskrittspartiet forslagsstillerens intensjon. I denne omgang er vi med på å be Justisdepartementet ta kontakt med de aktuelle departementer for å klargjøre at andre lover, som f.eks. fiskerilovgivningen, og reglene for foretaksregistrering e.l. ikke står i veien for at innholdet i Dokument nr. 8:3 fra Bastesen kan settes ut i livet. Fiskere under 18 år må ha verge, først og fremst foreldre. Det er slått fast. I og med at fiskerilovgivningen er slik at en ikke kan delta både i engangskvotefiske og i fartøyskvotefiske, kan det bli problemer med foreldre som verge dersom disse også eier en båt. Men etter vårt syn er spørsmålet som reises: Kan dette reguleres gjennom eventuelt en spesiallovgivning? Det er det komiteen fastslår i sine merknader.

**Bjørn Hernæs (H):** Det er representanten Falchs formulering om at flertallsinnstillingen innebærer en mistillit til ungdommen, som gjør at jeg må få gi et par kommentarer. Når vi nå gjennom debatten har fått bekreftet at ikke bare en enstemmig komite, men også statsråden lover å sørge for at det ikke er praktiske hindringer i for-

hold til intensjonen i innstillingen, er dette et uttrykk for det stikk motsatte av mistillit til ungdommen. Det er uttrykk for en positiv holdning til ungdommen.

Jeg har lyst til å gi uttrykk for anerkjennelse til Kystpartiet for at de har reist og fått avklart denne viktige saken. Så må man ikke bli så ivrig i den sammenhengen at det beste gjøres til det godes fiende.

**Arvid Falch (TF):** Det som er poenget i denne saken, er at ungdom under 18 år og over 16 år ikke kan la seg registrere i Foretaksregisteret. Det er det som er hele poenget. Og når man prøver å få rettet på dette, bærer ikke innstillingen bud om noe mer. Man er ikke kommet lenger. Man er på samme nivå som man har vært. Man aksepterer tingenes tilstand. Man er bekvem med dem. Det er det justiskomiteen sier.

Man skal være klar over at dette er en yrkesgruppe som kanskje ikke kan sammenlignes med andre yrkesgrupper. De har mye hardere vilkår, og de føler det kanskje mer på kroppen – mange ganger med livet som innsats. Likevel skal de ikke være i stand til å rydde opp i sitt eget hus. De skal ikke være i stand til å ivareta dette med merverdiavgiften. Da må de ha en verge. Det er jo det som er hele poenget, og man vil prøve å endre dette. Men vi er ikke kommet lenger. Jeg bare registrerer det, og jeg beklager det. Dette tar jeg også som en mistillit til ungdommen – at man ikke er kommet lenger.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2. (Votering, se side 1848)

Etter at det var ringt til votering i 5 minutter, uttalte **presidenten:** Da skulle vi være klare for votering.

#### *Votering i sak nr. 1*

**Presidenten:** Under debatten har Rigmor Kofoed-Larsen satt fram et forslag på vegne av Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre.

Det voteres først over forslaget og deretter over innstillingen.

Forslaget fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre lyder:

«2. b. Andelen bompenger og lokalt finansieringsbidrag utgjør 30 pst. av totalkostnadene.»

**V o t e r i n g s t a v l e n e** viste at det var avgitt 73 stemmer mot og 29 stemmer for forslaget fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre.

(Voteringsutskrift kl. 11.40.14)

**Bjørn Hernæs (H)** (fra salen): En liten misforståelse. Jeg stemte for, jeg skulle ha stemt imot.

**Presidenten:** Da blir tallene 28 for og 74 mot.

**Kenneth Svendsen (Frp)** (fra salen): Jeg stemte også feil.

**Presidenten:** I samme retning? – De korrekte tallene blir da 75 stemmer mot og 27 representanter stemmer for forslaget fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre.

Da håper presidenten at det ikke er flere tilståelser. Komiteen hadde innstillet:

Stortinget samtykker i at:

1. Bompengeselskapet får fortsatt rett til å kreve inn forhåndsbompenger til delvis finansiering av rv 653 Eiksundsambandet etter vilkårene i St.prp. nr. 27 (1999-2000) og Innst. S. nr. 96 (1999-2000).

**Presidenten:** Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes med 82 mot 21 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 11.41.07)

Videre var innstillet:

2. Byggestart finner sted under forutsetning av:
  - a. Topp prioritet innenfor fylkesfordelt ramme også i Nasjonal transportplan 2002-2011.
  - b. Andelen bompenger og lokalt finansieringsbidrag utgjør 25 pst. av totalkostnadene.
3. Forutsatt at punkt 2 følges opp:
  - a. Prosjektet rv 653 Eiksundsambandet blir tatt opp som riksveganlegg.
  - b. Bompengeselskapet får tillatelse til å kreve opp bompenger av trafikk i Eiksundsambandet til delvis finansiering av anlegget.
  - c. Samferdselsdepartementet ved Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet samt å fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

**Presidenten:** Sosialistisk Venstreparti har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes mot 6 stemmer.

*Votering i sak nr. 2*

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:3 (1999-2000) – forslag frå stortingsrepresentant Steinar Bastesen om å endra verjemålslova slik at fiskarar som er fylt 16 år og står på blad B i fiskarmanntalet får registrere seg i foretaksregisteret – vert ikkje å tilrå.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes mot 1 stemme.

S a k n r . 3

*Referat*

1. (136) Skriv av 23. november 1998 fra Stortinget til Stortingets presidentskap med underretning om vedtak i Stortinget samme dag: «Stortinget ber Stortingets presidentskap om å foranledige at det utarbeides regler om offentlighet for Stortinget og Stortingets organer.»  
Enst.: Sendes kontroll- og konstitusjonskomiteen.
2. (137) Innhold og kvalitet i omsorgstenestene. Omsorg 2000 (St.meld. nr. 28 (1999-2000))  
Enst.: Sendes sosialkomiteen.
3. (138) Kragerø kommune sender skriv datert 5. januar 2000 med uttalelse fra kommunestyret om nasjonal transportplan 2002-2011  
Enst.: Vedlegges protokollen.

Møtet hevet kl. 11.45.

---