

Forhandlinger i Stortinget nr. 93

2006

28. feb. – 1) Revidert bompengordning for Bergensprogrammet
2) Forslag fra repr. Sortevik, Hagesæter og Woldseth om folkeavstemning i Bergen om bygging av bybane og om bompengefinansiering av Bergensprogrammet

1375

Møte tirsdag den 28. februar kl. 10

Valg av settepresident

President: Thorbjørn Jagland

Dagsorden (nr. 46)

1. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om revidert bompengordning for Bergensprogrammet (Innst. S. nr. 94 (2005-2006), jf. St.prp. nr. 75 (2004-2005))
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Gjermund Hagesæter og Karin S. Woldseth om å gjennomføre bindende folkeavstemning i Bergen kommune om bygging av bybane i Bergen og om bompengefinansiering av Bergensprogrammet (Innst. S. nr. 96 (2005-2006), jf. Dokument nr. 8:2 (2005-2006))
3. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av rv 7/rv 13 Hardangerbrua i Hordaland (Innst. S. nr. 93 (2005-2006), jf. St.prp. nr. 2 (2005-2006))
4. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av riksveg 519 Fastlandssamband til Finnøy (Finnfast) i Rogaland, med tilknytning til Talgje (fylkesveg 606) (Innst. S. nr. 95 (2005-2006), jf. St.prp. nr. 38 (2005-2006))
5. Referat

Presidenten: Den innkalte vararepresentant for Nordland fylke, Janne Sjelmo *Nordås*, har tatt sete.

Det foreligger to permisjonssøknader:

- fra representanten Hans Olav *Syversen* om permisjon i tiden fra og med 28. februar til og med 3. mars for å delta i NATO-parlamentarikerforsamlingens komite-reise til Haag og Sarajevo.
- fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe om permisjon for representanten Thore A. *Nistad* i tiden fra og med 28. februar til og med 3. mars for å delta i Den Interparlamentariske Unions delegasjon til FNs kvinnekommisjons 50. sesjon i New York.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknadene behandles straks og innvilges.
2. Følgende vararepresentanter innkalles for å møte i permisjonstiden:
For Oppland fylke: Morten Ørsal *Johansen*
For Oslo: Aud *Kvalbein*

Presidenten: Morten Ørsal *Johansen* foreslås innvalgt i Lagtinget for den tid han møter for representanten Thore A. *Nistad*. – Det anses vedtatt.

Aud *Kvalbein* er til stede og vil ta sete.

Presidenten: Presidenten vil foreslå at det velges en settepresident for Stortingets møte i dag – og anser det som vedtatt.

Presidenten vil foreslå Sigvald Oppebøen Hansen. – Andre forslag foreligger ikke, og Sigvald Oppebøen Hansen anses enstemmig valgt som settepresident for Stortingets møte i dag.

Statsråd Liv Signe Navarsete overbrakte 1 kgl. proposisjon (se under Referat).

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at sakene nr. 1 og 2 behandles under ett. – Det anses vedtatt.

Sak nr. 1

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om revidert bompengordning for Bergensprogrammet (Innst. S. nr. 94 (2005-2006), jf. St.prp. nr. 75 (2004-2005))

Sak nr. 2

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Gjermund Hagesæter og Karin S. Woldseth om å gjennomføre bindende folkeavstemning i Bergen kommune om bygging av bybane i Bergen og om bompengefinansiering av Bergensprogrammet (Innst. S. nr. 96 (2005-2006), jf. Dokument nr. 8:2 (2005-2006))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at debatten begrenses til 65 minutter, og at taletiden fordeles slik:

Arbeiderpartiet 20 minutter, Fremskrittspartiet 15 minutter, Høyre 10 minutter, Sosialistisk Venstreparti 5 minutter, Kristelig Folkeparti 5 minutter, Senterpartiet 5 minutter og Venstre 5 minutter.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen og tre replikker med svar etter innlegg av hovedtalerne fra hver partigruppe.

Videre blir det foreslått at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Truls Wickholm (A) [10:06:13] (ordfører for saken): Hovedlinjene i Bergensprogrammet er tidligere vedtatt av Stortinget gjennom behandlingen av Innst. S. nr 45 for 2002-2003. Det Stortinget nå behandler er en revidering av bompengordningen. Jeg synes allikevel det kan være riktig å si noe om elementene som utgjør programmet.

Det er også fremmet et Dokument nr. 8-forslag fra Fremskrittspartiet som vi behandler samtidig med denne innstillingen. Dette forslaget krever at Stortinget pålegger Bergen kommune å avholde en bindende folkeavstemning om bygging av bybanen og bruk av bompengefinansiering, før Stortinget skal ta stilling til disse sidene ved Bergensprogrammet. Jeg vil komme tilbake til dette senere i innlegget.

Flertallet i komiteen har innstilt på at Stortinget følger Innst. S. nr. 94 for 2005-2006, og at Stortinget dermed også følger Innst. S. nr. 96 for 2005-2006 og avviser Dokument nr. 8:2 for 2005-2006.

Bergensprogrammet er en riktig og viktig satsing for Bergen kommune. Trafikkprognoser viser at uten tiltak ville Bergen få kork, kø og kaos i 2005. Det er derfor også tre bystyresiden mai 1999 som har gjort positive vedtak om Bergensprogrammet.

Programmet består av fire elementer. Ringveg vest er en ny firefelts motorvei fra Kokstad til Liavatnet i Fyllingsdalen. Denne veien er en del av Bergens ytre ringveisystem og vil bedre framkommeligheten til de store næringsområdene sørvest i Bergen. Skansentunnelen skal gå fra Christies gate i Bergen sentrum til Bontelabo i Sandviken. Hvis man er kjent i Bergen skjønner man at dette er et prosjekt for å avlaste trafikken over Torget og over den verneverdige Bryggen i Bergen, som er på UNESCOs liste over kulturminner. Dette vil være til stor glede for bymiljøet i Bergen. Miljøtiltak, som bl.a. består av gang- og sykkelveier, trafikksikringstiltak og sentrumstiltak, er også viktige deler av programmet.

Bybanen er planlagt fra sentrum gjennom den arbeidsintensive og befolkningstette korridoren fra sentrum gjennom Bergensdalen og ut til Flesland. Første byggetrinn fra sentrum til Nesttun skal etter planen stå ferdig høsten 2009, og vil da utgjøre 50 pst. av den planlagte strekningen. Dette er den samme strekningen som vi behandler finansieringsplan for i dag.

Bergen har en bystruktur og en størrelse som gjør at det ikke er ønskelig eller mulig å basere framtidig transport på økt bilbruk. Utbygging av et bedre kollektivsystem er helt avgjørende hvis Bergen skal kunne få bedret framkommelighet, og hvis vi skal greie å skape et bedre miljø.

Det er også viktig å nevne at Bergen står overfor store arealmessige utfordringer i nær framtid. Norges største by etter Oslo er raskt voksende, og det er viktig at vi satser riktig så vi nå ikke skaper enda større utfordringer i framtiden. Bybanealternativet er lite arealkrevende, samtidig som det har suverent størst transportkapasitet sammenliknet med de andre alternativene som har vært nevnt. Det bør i denne sammenheng også sies at et fullt vognsett på bybanen ville utgjøre 1,5 km bilkø. Gjennomføring av telling i morgenerushet på denne strekningen bekrefter prognosen som sier at mange avganger ville fått fulle vogner i disse periodene. Bergen kommune har også i dag en større andel av sitt tettstedsareal dekket med vei enn andre norske byer, som Oslo, Trondheim og Stavanger. Argumentet om at bybanen er lite arealkrevende, burde derfor veie tungt. På tross av dette er det særlig et parti som har prøvd å så tvil om bybanen. Fremskrittspartiet har ved flere an-

ledninger trukket fram Gaias metrobusser og NSBs ønske om en jernbanebasert løsning. De gir uttrykk for at de er overrasket over at kommunen ikke sterkere har trukket inn Gaia og NSB, med deres kompetanse, i prosjektet. Jeg vil til dette si at det kanskje ikke er så rart, da verken metrobusser eller NSBs forslag svarer på de utfordringene som kommunen har gitt seg selv.

Metrobusser ville skapt store utfordringer i Bergen sentrum og svarer ikke på de langsiktige visjonene som ligger i bybaneprosjektet. Prosjektet tar heller ikke innover seg vedlikeholdskostnader ved infrastruktur, og det er også knyttet stor usikkerhet til om kjøretøyene er egnet eller vil bli godkjent for bruk i Bergen.

NSBs løsning svarer godt på utfordringene med transport mellom Flesland og sentrum, men gir heller ikke svar på de framtidige utfordringene, og skaper ikke de samme mulighetene for byutvikling langs traseen som det bybaneprosjektet gjør.

Jeg vil benytte anledningen til å berømme Bergen kommune for den framtidsrettede holdningen de har inn tatt i denne saken. De satser på en framtidsrettet transportløsning – et transportsystem som Bergen kan planlegge sin videre vekst rundt, og som vil bli ryggraden i Bergens kollektivsystem.

Stadig flere storbyer ser at man ikke kan bygge seg ut av transportproblemer ved å bygge vei, og det må satses kollektivt. Jeg tror alle som har tilbrakt noen dager her i landets hovedstad, skjønner at denne byen ikke kunne sett ut slik den gjør i dag, dersom vi skulle hatt vei og buss istedenfor trikk, bane og lokaltog. Jeg håper at flere byer vil følge i Bergens fotspor og satse på et miljøvennlig og effektivt transportsystem som bybanen representerer. Det har også vært reist tvil om driftsansvaret for bybanen, og det er klart omtalt i kapittel 7 i St.prp. nr. 75 for 2004-2005. Vi i flertallet er tydelige i vår merknad om at det er disse forutsetningene som nå ligger til grunn for at Bergensprogrammet settes ut i livet.

Fremskrittspartiet gir inntrykk av at Stortinget gjennom St.prp. nr. 75 for 2004-2005 har fått en handleliste, og at vi kan shoppe de elementene vi liker der, og så stikke innom andre kjøpesentre for å komplettere listen vår. Dette er selvfølgelig ikke tilfellet. Bergensprogrammet er bygget på et bredt kompromiss i Bergen kommune, der alle parter har gitt noe og tatt noe. Hvis vi plutselig skulle fjerne noen av elementene i programmet, ville hele grunnlaget for forslaget falle.

Jeg synes det er grunn til å spørre seg om Fremskrittspartiet virkelig er så opptatt av lokaldemokrati som de hevder. I Dokument nr. 8:2 for 2005-2006 tar de til orde for å avholde en folkeavstemning som vil være bindende for Bergen kommune. Kommuneloven av 25. september 1992 er basert på at innbyggerne representeres ved kommunestyret, og kommunestyret kan ikke fraskrive seg sin plikt til å gjøre vedtak på vegne av kommunen, eller vedta å gjøre en folkeavstemning bindende. Det ville derfor være å anse som et overgrep mot de lokale myndighetene hvis Stortinget skulle gå inn og få avholdt en rådgivende folkeavstemning og i praksis frata kommunestyret muligheten til å fatte de vedtak som de mener er riktige. Hvis

det skulle vært avholdt en folkeavstemning i denne saken, måtte det kommet som et ønske fra kommunestyret i Bergen.

Jeg vil også benytte anledningen til å bemerke at jeg ikke ser den store moralske forpliktelsen til å avholde folkeavstemning over hvilken type kollektivløsning som skal velges, samtidig som det tydeligvis – hvis Fremskrittspartiet hadde fått sin vilje – skulle settes i gang store veiprojekter uten at det skulle ha vært avholdt en eneste folkeavstemning om det. Da må jeg spørre meg om det er slik at Fremskrittspartiet er i så god kontakt med folkeviljen at de på forhånd er kjent med utfallet av begge disse folkeavstemningene og derfor bare ser behovet for å avholde en av dem, for å få gjennomført sin politiske vilje. Hvor er det da blitt av folkets rett til å bli hørt når det gjelder prinsippene?

Videre vil jeg hevde at Fremskrittspartiet nå prøver å føre Bergens befolkning ut i mørket og trafikkorker, når de nå forsøker å vedta deler av Bergensprogrammet uten engang å ha en finansieringsplan på plass. Skulle deres forslag bli vedtatt, vil det ikke være realistisk med byggestart i nær framtid. Dette vet Fremskrittspartiet godt, men de lar være å ta hensyn til dette for å kunne stikke av med billige politiske poeng.

Det er nå et bredt flertall, fra SV til Høyre, som er med på å skape noe i Bergen kommune. At Fremskrittspartiet er på sidelinjen av dette, har de selv valgt og kan takke seg selv for.

Jeg vil ønske Bergen kommune lykke til med et godt og etterlenget program.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [10:14:33]: To ting til representanten Wickholm:

Arbeiderpartiet gir sin helhjertede tilslutning til et bybanekonsept, hvor den påviste effekten er null når det gjelder å øke kollektivandelen i Bergen. Den påviste effekten er kun å flytte kollektivbrukere fra bruk av buss til bruk av bane. Hvordan kan dette være løsningen på Arbeiderpartiets påståtte utfordring for Bergen, nemlig at vi trenger en økning i kollektivbruken? Vi får ingen effekt av Bybanen.

Det andre er: Jeg vil gjerne at representanten Wickholm gjentar sin beskrivelse av det å avholde en lokal rådgivende folkeavstemning. Jeg synes kommentarene fra et flertall i komiteen fortjener det, for de oser av arroganse overfor innbyggerne i en by som selvfølgelig ønsker å si noe når de påføres en regning på 3 milliarder kr i nye bompenger, og når de påføres et helt nytt system som er uprøvd i Bergen, og som bryter med å ha fleksible løsninger hvor både buss og bil kan kjøre sammen, ved å gå over til et nytt system som utelukkende er forbeholdt bane.

Truls Wickholm (A) [10:16:17]: Jeg vil takke for innspillene fra representanten Sortevik.

Når det gjelder å flytte fra buss til bane, er sikkert Sortevik også kjent med de effektene man har sett andre steder i verden der man har valgt å satse på skinnegående kollek-

tivsystem framfor buss. Flere steder rundt i Europa, i byer som kan sammenliknes med Bergen, har man faktisk fått en økning i kollektivandelen – noe som man kan kalle for skinn-effekten. Denne ligger ofte på 15–20 pst., og det må kunne sies å være en formidabel økning i antall kollektivreisende.

Det jeg prøvde å få fram til representanten Sortevik, var at jeg ikke ser den store forskjellen – hvorfor man skal avholde folkeavstemning om bybane, når man ikke er villig til å gjøre det samme om vei.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Arne Sortevik (FrP) [10:17:37]: Bergen trenger et tjenlig veinett. Norges nest største by mangler et velfungerende og fremtidsrettet veisystem, til tross for at innbyggerne i Bergen har betalt bompenger i mange år. Bergen trenger også et velfungerende system for kollektivtrafikk for hele byen, et fleksibelt system med avklart økonomi. Bergensprogrammet gir ingen av delene.

Bergensprogrammet er et stort samferdselsprosjekt. Rammen er på hele 5,3 milliarder kr, og av det beløpet skal innbyggerne betale hele 3 milliarder kr. Igjen blir bergenserne ilagt en stor ekstraskatt for å betale statens regninger. Statens eget bidrag er totalt under 40 pst. På Ringveg vest og bybanen er statens bidrag henholdsvis 15 pst. og 10 pst.

Stortinget har behandlet Bergensprogrammet før. Jeg viser til St.prp. nr. 76 for 2001-2002. Grunnen til at det nå kommer tilbake, er at innbetalte bompenger ser ut til å bli mindre enn forutsatt, og ikke minst at det har vært en betydelig kostnadsøkning. Det gjelder særlig prosjekt Bybane. Det er blitt dobbelt så dyrt som tidligere antatt!

Jeg er en av de meget få i denne salen, vil jeg tro, som har fulgt dette prosjektet – som tidligere kommunepolitiker i Bergen kommune – fra den spede begynnelsen da kommunen selv anbefalte buss som den beste, billigste og mest fleksible kollektivløsningen for hele Bergen – men det var før politikerne gikk inn for bybanen – til de valgte det dyreste, minst fleksible og minst effektive kollektivsystemet for én del av Bergens befolkning.

Etter Fremskrittspartiets vurdering fremstår bybanedelen av Bergensprogrammet som et monument over politisk uforstand.

Det største veiprojektet er bygging av Ringveg vest – et prosjekt som vil fjerne en stor flaskehals i dagens veisystem. Vi har merket oss at det er gjennomført ekstern kvalitetssikring, og at prosjektet har stor og positiv samfunnsøkonomisk nytte.

Det andre store veiprojektet i Bergensprogrammet er Skansentunnelen. Til tross for at dette prosjektet er omtalt først og fremst som et miljøprosjekt for å redusere trafikkbelastningen på Torget og Bryggen i Bergen, har dette viktige prosjektet ikke fått plass innenfor den økonomiske rammen vi behandler i dag. Begrunnelsen er underlig nok en henvisning til stor usikkerhet knyttet til de to andre hovedprosjektene, Ringveg vest og bybanen.

Fra Fremskrittspartiets side vil vi først og fremst peke på at den største usikkerheten er direkte knyttet til byba-

nen: dårlig faglig arbeid og uavklart økonomi. Synd at flertallet vil la eksperimentet bybanen utsette miljøtiltaket Skansentunnelen!

Det store prosjektet i Bergensprogrammet er bybanen. Jeg gjentar at prosjektet etter Fremskrittspartiets mening er transportfaglig dårlig fundert, og at økonomien i prosjektet er uavklart. Prosjektet har stor risiko, en risiko som Bergen kommune som byggherre åpenbart ikke har noen betenkeligheter med å påføre byens innbyggere. Selv legger kommunen ubetydelige midler i bybanen, og statens andel i dette prosjektet er 10 pst. Resten skal finansieres med bompenger.

Fremskrittspartiet mener at staten har et betydelig ansvar for å kvalitetssikre prosjekter med stor grad av bompenggefinansiering. Fremskrittspartiet mener at Stortinget gjennom fagkomite og stortingsbehandling har et særlig ansvar for å kvalitetssikre slike prosjekter. Hvem skal ellers tale bompenggebetalernes sak når slike prosjekter fremmes basert på rene politiske vedtak, uten demokratisk fundament i folkeavstemning? Etter Fremskrittspartiets mening er ikke prosjektet forsvarlig og avklarende kvalitetssikret.

Bybanen skal gå fra Bergen sentrum til Nesttun – en av flere korridorer i søndre bydel. Det er en kollektivløsning for én del av byen – ikke for hele byen. Mange stopp gir lav hastighet. Dette blir en slags somletrikk der 70 pst. av de forventede passasjerene får en ekstra omstigning fra buss til bane i forhold til dagens løsning, som er rent bussbasert.

Bybanen har en marginal betydning for andel kollektivreisende; den bare flytter trafikken fra buss til bane. Bybanen tilfredsstillter ikke de krav som statlige myndigheter gjennom stortingsvedtak har stilt for alternativt bruk av riksveimidler. Bybanen vil ikke redusere behovet for veiutbygging i Bergensområdet. Dersom hovedutfordringene er å få flere til å reise kollektivt og redusere behovet for veiutbygging, gir ikke Bergensprogrammet svaret på disse utfordringene.

Som lapping på en dårlig løsning stiller departementet de krav at driften av bybanen skal baseres på et høyfrekvent matebussopplegg, og at Bergen kommune har et utvetydig driftsansvar for banen. Høyfrekvent matebussopplegg vil utgjøre ca. 50 pst. av hele bybaneprojektet – likevel er ikke avklarende kvalitetssikring foretatt i statlig regi. Fremskrittspartiet advarer mot konsekvensene av det ansvaret som legges på Bergen kommune.

Stortinget behandler også Dokument nr. 8:2 fra undertegnede og representantene Hagesæter og Woldseth om folkeavstemning om bompenger og bybane. Fremskrittspartiet ønsker ikke bare rådgivende, men bindende folkeavstemning i Bergen om så viktige spørsmål som valg av kollektivløsning og vedtak om hele 3 milliarder kr i bompenger. Vi registrerer at statsråden mener at dette ikke kan gjøres. Fremskrittspartiet er uenig. Det ligger jo i systemet at bompenggebaserte prosjekter skal godkjennes av Stortinget, og Stortinget kan legge sine føringer på slike prosjekter, slik det ofte gjøres.

Vi registrerer at alle øvrige partier mener at selv en rådgivende – ikke bindende – folkeavstemning må avvises, med følgende begrunnelse:

«Flertallet vil også peke på at det vil være svært vanskelig for en kommune å gå imot det rådet som gis av en rådgivende folkeavstemning. På bakgrunn av dette vil det være et overgrep mot lokalt selvstyre å pålegge en kommune å avholde en folkeavstemning.»

I Soria Moria-erklæringen sier Stoltenberg-regjeringen at den «vil legge til rette for bruk av lokale rådgivende folkeavstemninger». Her har man en utmerket anledning. Det svaret som bl.a. kommer fra de regjeringspartiene som nå regjerer etter Soria Moria-erklæringen, er altså at det er et overgrep mot det lokale selvstyret om vi skulle spørre innbyggerne i Bergen til råds om hvilket system de ønsker seg for kollektivtrafikken i de neste 15–20 årene, og hvordan de ser på at de nå får servert en regning på 3 milliarder kr i bompenger – en regning for samferdselsutbygging i Norges nest største by som staten skal og bør betale, etter Fremskrittspartiets mening, men som altså et flertall suverent serverer innbyggerne.

Fremskrittspartiet ønsker som eneste parti å la bergenserne selv bestemme om de vil ha bybane, og om de vil ha bompenger. Etter vårt syn fremstår derfor Bergensprogrammet etter dagens behandling, hvor vi altså på vegne av innbyggerne har gjort et forsøk på å få til en folkeavstemning, som et monument over politisk arroganse.

Fremskrittspartiet har et alternativt og helhetlig forslag for å løse de trafikk- og miljømessige utfordringene Bergen står overfor i de neste 15–20 årene. Jeg viser til våre forslag, som herved er tatt opp, som jeg skal komme tilbake til litt mer i detalj i et senere innlegg.

Presidenten: Representanten Arne Sortevik har tatt opp de forslag han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Truls Wickholm (A) [10:26:52]: Fremskrittspartiet har i denne saken markert seg som sterke motstandere av en spennende og framtidsrettet løsning for kollektivtrafikken i Bergen.

Fremskrittspartiet viser igjen sitt sanne ansikt som et umoderne og lite framtidsrettet parti. For partiet er det kun privatbilisme som er løsningen på alle samferdselsutfordringer, og slik er det også i denne saken. De er også motstandere av bompenggefinansiering i Bergen. Men i Oslo er samferdselsbyråd Peter N. Myhre, fra nettopp Fremskrittspartiet, tilhenger av bompenger. Hvordan kan Fremskrittspartiet støtte bompenger i Oslo, men ikke i Bergen? Dette synes litt prinsippløst for meg. Jeg lurte på om Sortevik kan svare på dette spørsmålet.

Arne Sortevik (FrP) [10:27:49]: Vi har fortsatt det syn at staten skal betale regningene for å bygge ut infrastruktur i Norge. Når vi møter dagens medier, møtes vi med at vi nå har et oljefond – som faktisk fortsatt er et oljefond – som nærmer seg 1 500 milliarder kr. Vi har råd til å bygge ut vår samferdselsstruktur i Norge, og vi har råd

til å gjøre det med statlige midler. Det er fortsatt vårt syn.

Når det gjelder det å være fremtidsrettet og moderne, er det slik at det er påtrengende behov for å vise at bybane-prosjektet i Bergensprogrammet nettopp er fremtidsrettet, og at det er moderne. Det flytter altså passasjerer fra buss til bane, men det blir ikke flere kollektivreisende. Så det er en betydelig utfordring som gjenstår, når et flertall i Stortinget trer denne løsningen nedover bergensernes hoder.

Øyvind Halleraker (H) [10:29:08]: Bergensprogrammet er en helhet. Her har det politiske flertallet i Bergen og Hordaland samlet seg om en pakke, som også er finansiert.

Fremskrittspartiet støtter bare deler av pakken, to av prosjektene. Men så er det den hake at det er en betydelig bompengefinansiering. Selv for de prosjektene som Fremskrittspartiet støtter, mangler det altså 1 milliard kr. Senere i dag skal vi behandle flere bompengeprojekter, så innen dagen er omme, mangler Fremskrittspartiet 2,5 milliarder kr i alternativ finansiering.

Spørsmålet mitt blir da: Hvordan skal Fremskrittspartiet dekke inn disse midlene i finansieringsplanen? Kan vi forvente at Fremskrittspartiet i sine årlige budsjett anviser dekning av disse manglende midlene?

Arne Sorteik (FrP) [10:30:16]: Før dagen er omme, har vi behandlet to store samferdselsprosjekter i Hordaland, innenfor en total ramme på over 7 milliarder kr. Da har vi plassert en regning hos innbyggerne på 4 milliarder kr. Vi ønsker at staten skal betale disse regningene. Vi har i våre alternativer, både til statsbudsjett og ikke minst til Nasjonal transportplan, vist at vi bruker mer statlige midler på å bygge samferdselsstruktur i Norge enn det andre partier er villig til. Vi behandler i dag ikke Nasjonal transportplan, men vårt poeng er å peke på at når det serveres nye bompengeregninger til innbyggerne i Norge, er det grunnleggende unødvendig. At staten, som er søkkrik, har penger til å bygge veier i Norge, tror vi faktisk ganske mange av innbyggerne er ganske enig med oss i.

Hallgeir H. Langeland (SV) [10:31:29]: Representanten Sorteik seier at stortingsfleirtallet trer Bergensprogrammet ned over hovudet på Bergens befolkning. Spørsmål nr. 1: Er det ikkje på ein måte litt arrogant overfor alle andre parti sine veljarar enn Framstegspartiet sine å uttala noko slikt – når stortingsfleirtallet følgjer opp viljen til alle andre parti i Bergen unnateke Framstegspartiet – og kalla det å trø noko ned over hovudet på Bergens befolkning?

Mange av oss er for og meiner det er nødvendig med bil i distrikta, men for Framstegspartiet er det nødvendig med bil absolutt overalt, trass i at ein veit at folk døyr av luftforureining, folk har problem på grunn av astma og allergi, støyplagene merkast av fleire hundre tusen og næringslivet merkar tapet frå bilkøane. Spørsmål nr. 2: Kvifor er det slik at Framstegspartiet ikkje i det heile vil ha ei

kollektivsatsing, som nettopp bl.a. kan hjelpa allergikarar og næringslivet?

Arne Sorteik (FrP) [10:32:45]: Til det siste først: Det er positivt galt. De som har fulgt med på Bergensprogrammets utvikling, vet at Fremskrittspartiet fra dag én har satset på buss som kollektivløsning. Vi har understreket gang på gang, og vi gjør det igjen, og vi gjør det i vårt forslag, som jeg skal komme tilbake til – 10 minutter er ikke nok: Den kollektivløsningen som er best for Bergen, og som gir et kollektivløft for hele Bergen, en fleksibel og økonomisk forsvarlig kollektivløsning for alle innbyggere i Bergen, er en bussbasert løsning.

Når det gjelder det å tre ting nedover hodet på folk, er det altså slik at det er én part som mangler i dette folkevalgte spillet, og det er innbyggerne, og innbyggernes anledning til direkte, gjennom å bli spurt om konkrete saker, å få lov til å gi uttrykk for hva de konkret mener. Innbyggerne i Bergen har vært ganske tydelige på at de ønsker folkeavstemning. Da transportkomiteen var på besøk i Bergen for ikke lenge siden, var det samlet inn 20 000 underskrifter med krav om folkeavstemning.

Presidenten: Replikkordskiftet er over.

Øyvind Halleraker (H) [10:34:20]: Nok en gang ser vi at Bergen kommune og bergenserne er innovatører i utviklingen av framtidrettede samferdselsløsninger. Allerede på 1950-tallet så prosjektene Puddefjordsbroen til Laksevåg og Eidsvågtunnelen til Åsane dagens lys, som følge av kreative løsninger og mennesker som ville noe for byen sin. Prosjektene ble finansiert privat, brukerbetalt, drevet privat, og overlevert fiks ferdig nedbetalt til staten til fri avbenyttelse. Det var en ordning statsråden kanskje burde se nærmere på også i dag.

Senere kom dristige planer om å skaffe Bergen et tjenlig vegnett, en ambisiøs vegpakke som skulle løse trafikkproblemer i Bergen ved hjelp av et spleiselag mellom staten og bergenserne. Landets første bomring var et faktum, og for et par år siden ble bomringen i Bergen helautomatisk, ubemannet – først også med denne løsningen. Dette kommer vi nok til å se mer av andre steder i landet.

Med andre ord: I Bergen har man nærmest tradisjon for å finne nye og utradisjonelle løsninger i en by med begrenset areal mellom fjell og fjord, og det er det som har nødvendiggjort dette. Men det har vært store løft for innbyggerne gjennom bl.a. brukerbetaling.

Nok en gang lanseres nye løsninger, denne gang med betydelig vekt på kollektiv- og miljøhensyn. Det største vegprosjektet, Ringveg vest, vil løse et stadig voksende trafikkproblem i vest og sør på grunn av den endring i arbeidsplasslokalisering som de hurtigvoksende bydelene Kokstad/Sandsli og Flesland representerer.

Bybanen kan bli et mønsterbruk hvis Bergen anordner og tilrettelegger dette tiltaket på en måte som tiltrekker seg passasjerer. Behandlingen i komiteen har avdekket driftsansvaret mellom Bergen og de andre samarbeidspartnerne. Slik vi oppfatter denne avklaringen, forutsettes

det at tilbudet som bybanen skal gi bergenserne, utformes innenfor de rammer som Bergen kommune til enhver tid avsetter til formålet. Dette inkluderer selvfølgelig de midlene som blir tilført gjennom forsøksordningen. Byggestrekk 2 til Lagunen er utfordrende, men gir stor nytte. Det blir spennende å følge med og se når dette viktige grepet for kollektivtransporten i denne korridoren kan videreføres. Med en framtidig innfallsport for E39 sørfra nett opp til dette området gir dette spennende muligheter.

Den tredje pilaren i Bergensprogrammet er Skansen-tunnelen, som skal avlaste det også i verdensmålestokk viktige miljøet på Bryggen. Høyre er litt bekymret over at dette prosjektet har kommet i bakgrunnen, og minner derfor om at dette ikke må bli ofret til fordel for de to andre store. Bergensprogrammet er en helhet hvor alle tre inngår. For vår del i Høyre hadde vi gjerne sett at Arnatunnelen gjennom Ulriken hadde vært med som et viktig miljøprosjekt. Det ville gitt store utslippsreduksjoner og mulighet for et meget rasjonelt busstilbud fra Arna. Men det er ikke til behandling i dag, så det får vi komme tilbake til ved en senere anledning.

Under komiteens befaring i Bergen ble vi gjort kjent med at NSB hadde egne planer for byen, til dels meget dristige planer for Vossebanen og Fleslandstoget. Haken var imidlertid at Jernbaneverket og Bergen kommune ikke var samkjørt med NSB.

Fra denne talerstolen må jeg få uttrykke en smule undring over dette, men jeg vil samtidig oppfordre partene til dialog og samspill til beste for byen. Bergen er Vestlandets hovedstad og trenger et visjonært grep på transportutfordringene og løsningene. Dagens vedtak gir muligheter, og jeg er overbevist om at Bergen vil forvalte disse mulighetene på en klok måte. Derfor regner jeg faktisk ikke med at dette er siste gangen vi fra Stortinget inviteres med på framtidsrettede løsninger som kan utvikle byen og transportstrukturen, samtidig som man er seg bevisst sine historiske og arkitektoniske verdier.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Per Sandberg (FrP) [10:38:57]: Bergensprogrammet bærer stort preg av et politisk kompromiss. Det skal jeg komme tilbake til senere. Representanten Halleraker sier at driftsansvaret er avklart, og at Høyre er fortrolig med det. På side 21 i innstillingen sier statsråden i svar fra Samferdselsdepartementet:

«Etter min vurdering ga møtet en grei muntlig avklaring. Imidlertid hadde jeg gjerne sett at også de lokalpolitiske vedtakene fra Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune knyttet til driftsansvar ikke inneholdt økonomiske forbehold, slik det nå kan se ut.»

Mitt spørsmål er da: Hvis bybanen og driftsansvaret skal holdes innenfor de kollektive rammene og bybanen mot flertallets forutsetning skulle gå med underskudd, kan vi da risikere at det vil gå på bekostning av kollektivtrafikken i andre deler av Bergen, eller måtte man da søke å øke det allerede eksisterende underskudd i Bergen kommune på nærmere 1 milliard kr?

Øyvind Halleraker (H) [10:40:25]: Nå er det nok ikke slik som Sandberg avslutter sitt innlegg med, at situasjonen er så dystert i Bergen når det gjelder økonomien, med fortsatt 1 milliard kr i underskudd, som han antyder. Det har skjedd veldig positive ting i Bergen de senere årene, slik at man er i ferd med å kvitte seg med dette underskuddet.

Når det gjelder driftsansvaret for bybanen, gjentar jeg det jeg sa i mitt innlegg: Det er faktisk helt opp til Bergen kommune å anrette dette på en måte som gjør at de får maksimalt ut av de midlene de selv velger å sette inn i tiltaket, og dette inkluderer selvsagt de pengene man får fra staten innenfor forsøksordningen. Noe særlig mer kan ikke vi fra Stortinget gjøre i den saken. Det er Bergen kommune som har bedt om å få bygge denne bybanen, og da må de få lov å anrette dette som de selv ønsker.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Hallgeir H. Langeland (SV) [10:41:37]: Eg vil gratulera Bergen med dagen, for å seia det sånn. Sjølv har eg utfordra andre byar til å følgja etter. Stavanger har svart positivt, og er på gang med eit liknande prosjekt. Det har vore på gang lenge, men no kjem det opp av skuffen igjen, når Bergen får bybane og Bergensprogrammet på plass.

Bergensprogrammet har mange sider ved seg som gjer at det passar godt inn i vår nye raud-grøne regjering si tenking på samferdselsområdet. Meir transport ved kollektive løysingar, står det i Soria Moria-erklæringa. Om Bergensprogrammet står det i proposisjonen:

«Målet må være at kollektivtransporten samlet kan ta større markedsandeler i forhold til privatbil, og at mest mulig av den forventede trafikkveksten overføres til kollektive transportløsninger.»

Dette er noko som pressar seg fram; dei kollektive løysingane i Bergen er pressa fram fordi ein blir kvelt av biltrafikk. Dette burde det eigentleg ha vore rydda opp i før, men no begynner ein altså på ei opprydding. Erkjenninga i Bergen gjeld òg fleire norske byar. Veksten i biltrafikk, som nokre parti legg opp til, øydelegg byen og bymiljøet, erkjenner Bergen. Hundretusenvis i norske byar blir plaga av støy, folk blir nokre dagar bedde om å halda seg innandørs, bilkøar ut og inn av byar svekkjer næringslivet si konkurransekraft, og – ikkje minst – veksten i biltrafikken aukar klimagassutsleppa og dermed menneskeskapte klimaendringar, med bl.a. fleire ras og flaumar som konsekvens.

Utfordringa til Bergen og nasjonen blei ytterlegare forsterka av vridinga frå bil til bane og buss. Bybanen viser no veg og vil vonleg gje mot og vilje til spleiselag også i andre byar. Som sagt er min heimby Stavanger i gang med å følgja etter. Hordaland SV vil ha bybane i alle retningar, også i samarbeid med NSB. Det er heilt rett tenkt, lokalt og nasjonalt. Bybane i Bergen må spreia ut i regionen om bilbruken skal bli redusert så det monnar. Så må Bergensbanen bli oppgradert og bygd ut. Får me på plass ei reisetid frå Bergen til Oslo på fem timar eller mindre, kan me òg redusera bl.a. forureiningane frå flytrafikken, samtidig som biltrafikken blir redusert. Den veksten som ein

har i godstransporten på Bergensbanen, er eit godt eksempel på dei moglegeheitene som me har om me vil vera framsynte – slik som me er i forhold til bybanen og Bergensprogrammet.

Konsekvensane av ei banesatsing kjenner ein nemleg: Det blir sjølvsagt mindre støy og luftforureining, det blir mindre klimagassutslepp og klimaproblem, og det blir f.eks. færre trafikkulykker. Bygging av tunnelar, bruer og vegar dominerer dagens kart i Stortinget. Framover vil det ikkje vera slik. Vår nye regjering er nemleg framsynt og ser at det må satsast kollektivt, ikkje minst på bybanar, i Bergen og i andre byar. Bergen viser absolutt veg for meir fornuft i framtidens samferdselspolitikk. Det er flott.

Lat meg slutta med å seia til dei byane som jobbar med kollektivtilbod og bybaneprojekt: Sjå kva som no skjer i Stockholm! Kan det òg vera noko for norske byar? Der har ein sett inn eit massivt trykk på å auka kollektivdelen blant dei reisande, og ein har innført ei rushtidsavgift for å få færre bilar inn i byen. Resultatet så langt er oppløftande, ikkje minst er næringslivet fornøgd. Det burde bilpartiet vera oppteke av, nemleg at dette også fremjar næringslivets interesser. Så spørsmålet er no: Skal andre byar følgja opp det som ein gjer i Stockholm? Der arrangerer ein til og med folkeavstemning for å spørja om folk i Stockholm vil ha dette. Det må vera ein modell for oss i Noreg òg. Og kanskje burde dei som er opptekne av folkeavstemning, nettopp velja den svenske modellen for å prøva ting ut, og ikkje fordømma i forkant.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [10:47:10]: Det er to ting. Jeg tror representanten Langeland sa noe slikt som at både Bergen viser vei og bybanen viser vei. Hvilken vei er det man viser med et kollektivtiltak på 1,8 milliarder kr som ikke har en påviselig effekt, annet enn å flytte passasjerer som allerede reiser med buss, over til en ny bane – med en prislapp på 1,8 milliarder kr? Hvilken vei er det å vise, når alle de andre bydelene ligger i en kollektivskygge på grunn av dette?

Så til dette med folkeavstemning. Vi i Fremskrittspartiet tror nok at det er riktigere og viktigere å spørre innbyggerne på forhånd, før man har brukt halvannen til to milliarder kr – og kanskje mer enn det – på å bygge et kollektivsystem som man kanskje får problemer med i etterkant, fremfor å stille spørsmålet når pengene er brukt.

Hallgeir H. Langeland (SV) [10:48:19]: Her er vel nokre av motsetningane rimeleg klare, ut frå spørsmålsstillinga til representanten Sortevik. Det er klart at dersom ein berre tenkjer veg, vil eitkvart nytt kollektivtiltak øydeleggja for bilen, ikkje stimulera til redusert bruk. Det ein prøver på i Bergen, er nemleg å koma i møte dei som blir plaga av støy og luftforureining, og koma næringslivet i møte ved å ta trafikk vekk frå vegen og føra han over på bane. Det undrar meg at ikkje Framstegspartiet òg ser det, men berre ser nye vegprosjekt til kvar tid.

Så til dette med folkeavstemning i Stockholm. Det er nettopp for at ein ikkje skal gjera som Framstegspartiet,

seia nei til alt som ikkje dreier seg om veg, men faktisk prøva ut noko først. Ein må gje folk eit godt kollektivtilbod, som reduserer støynivået og reduserer luftforureininga, og så spørja folket: Vil de ha det som de no har prøvd – i staden for berre å stå opp til kvar tid og seia nei, nei, nei til alle kollektive løysingar og ja, ja, ja til meir biltrafikk?

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Jan Sahl (KrF) [10:49:46]: Bergensprogrammet skal gi svar på byens transport- og miljøutfordringer og avklare de viktigste oppgavene de neste 15–20 årene. Stortinget gav i begynnelsen av forrige periode sin tilslutning til hovedlinjene i programmet og til finansieringsopplegget. Denne gangen behandler vi en proposisjon som ble lagt fram av Bondevik-regjeringen, og som ikke er trukket tilbake av den nye regjeringen. Forslagene i proposisjonen er kommet på grunn av en del endrede forutsetninger i forhold til Stortingets siste behandling av prosjektet. Proposisjonens forslag tar utgangspunkt i de lokale og regionale vedtak som er gjort i saken og bygger på relativt skjøre kompromisser.

Proposisjonen innebærer forslag om utbygging og finansiering av en rekke veger, kollektivtrafikk, gang- og sykkelveger og miljø- og trafikksikkerhetstiltak. De største prosjektene er første byggetrinn av Ringveg vest, bybanen mellom Nesttun og Bergen sentrum og Skansentunnelen. Det er tre endrede økonomiske forutsetninger i forhold til tidligere: reduserte inntekter, økte kostnader og krav om parallell utbygging av Ringveg vest og bybanen fra Bergen kommune. Disse endrede forutsetningene gjør at bompengeprogget foreslås endret. Det blir mindre rabatter, flere bomstasjoner, betaling alle dager og forlenging av bompengeperioden med fire år.

Fremskrittspartiet har fremmet forslag om folkeavstemning. Fremskrittspartiets private forslag går ut på at Regjeringen skal arrangere en bindende folkeavstemning om utbygging av bybane fordi prosjektet har «så omfattende konsekvenser for innbyggerne i Bergen». Jeg må bare spørre: Har ikke de andre prosjektene også omfattende konsekvenser for innbyggerne i Bergen? Hvorfor er det bare kollektivandelen av programmet og bruk av bompenger til bybanen som Fremskrittspartiet er så bekymret for?

Spørsmålet om hvilket alternativ Fremskrittspartiet har til finansiering av den delen som er planlagt finansiert med bompenger, skal jeg ikke rippe opp i her. Det har andre vært inne på. Jeg skal heller ikke gå inn på de prinsipielle og formelle utfordringene Fremskrittspartiet skaper med dette private forslaget. Jeg vil bare nøye meg med å slå fast at det er opp til de lokale styresmakter om kommunen vil holde lokal folkeavstemning, og om bystyret eventuelt ønsker å være politisk bundet av flertallet. Dette er ikke Regjeringens sak. Det er heller ikke Stortingets sak. Kristelig Folkeparti foreslår derfor at forslaget avvises.

Kristelig Folkeparti sier i dag, som i 2002, ja til Bergensprogrammet og dermed også ja til økt framkommelighet og et bedre miljø i Bergen. Forrige gang program-

met ble debattert som egen sak i denne salen, la Kristelig Folkeparti vekt på at utbyggingen av bedre kollektivtransport innebærer et trendbrudd, der kollektivtrafikken skal ta en større del av trafikkveksten og dermed bidra til å redusere de problemene som følge av økt trafikk som er forventet på vegnettet i Bergen. Vi pekte på at målene skal være å redusere veksten i biltrafikken, øke andelen av kollektivreisende, bedre miljøet og trafikksikkerheten og redusere transportkostnadene for nyttetrafikken. Og vi påpekte at disse målene i Bergensprogrammet langt på veg er i tråd med prioriteringene i stortingsmeldingen Bedre kollektivtransport, som vi også behandlet i forrige periode. Der omtales kollektivtransporten som ryggraden i transportsystemet i de store byene.

Nå skal det sies at vi i Kristelig Folkeparti også ser at det fortsatt er behov for å øke kapasiteten på vegnettet i og rundt byen. Derfor er vi med på Ringveg vest og Skansen-tunnelen, og vi ser på dette som viktige brikker i helheten. Og vi skal ikke glemme den delen som gjelder etablering av et sammenhengende gang- og sykkelvegnett til og gjennom byen. Det er en sentral del av selve programmet.

Til slutt vil jeg understreke det som flertallet har sagt om driftsansvaret for bybanen: Bergen har utvetydig tatt på seg driftsansvaret for bybanen i tiden som ligger foran, etter at den har kommet i drift.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Per Sandberg (FrP) [10:54:28]: Som tidligere deltakere i debatten har uttrykt ganske klart og tydelig, er Bergensprogrammet et resultat av et politisk kompromiss. Det er det lagt vekt på, fordi kompromisset skal løse de framtidige utfordringene for Bergen.

Mitt spørsmål til representanten Sahl er: Hva er det Kristelig Folkeparti har fått ut av dette kompromisset, og hva er det Kristelig Folkeparti har måttet selge i dette kompromisset?

Når det gjelder mitt andre spørsmål, vil jeg vise til side 4 i innstillingen, hvor flertallet, som også Kristelig Folkeparti er en del av, skriver at flertallet vil oppfordre Bergen kommune til å prioritere utbyggingen i forhold til å fjerne matebussopplegget «dersom det skulle vise seg at økonomien i Bergensprogrammet endres i positiv retning».

Mitt spørsmål er: Vet flertallet nå at Bergensprogrammet i utgangspunktet vil gi et negativt resultat?

Jan Sahl (KrF) [10:55:51]: Hva har Kristelig Folkeparti fått ut av kompromisset? Vi har fått til en helhetlig løsning for bytrafikken i Bergen, og vi har ikke minst vunnet en seier, etter mitt skjønn, for miljøet, noe vi ikke ville ha gjort dersom Fremskrittspartiet skulle ha fått gjennom sitt forslag om fortsatt å la bussene gå på vegsystemene i Bergen. Det ble stilt et spørsmål tidligere omkring akkurat dette, og én fordel her er i hvert fall at bybanen vil fjerne en god del av de bussene som i dag går på den samme strekningen inn til byen.

Når det gjelder prognosene for hvordan det vil gå økonomisk, forholder vi oss til det Regjeringen har lagt fram. Vi stoler på de prognosene som ligger der. Skulle det gå

bedre enn det ligger an til, vil vi gjerne at de pengene også skal brukes til å bedre kollektivtrafikken i Bergen.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Lars Sponheim (V) [10:57:11]: Jeg vil også først få slutte meg til alle som gratulerer Bergen – og da snakker jeg ikke bare om bergenspolitikere, men også om Bergens borgere – med det vedtaket som blir gjort i dag. Jeg tror det representerer en ny kurs for en spennende byutvikling i Bergen, til glede for alle.

Venstres syn i denne saken er selvsagt nedfelt i dagens innstilling, men det er også nedfelt i de proposisjonene som ligger til grunn for dette vedtaket, fremmet i den forrige perioden av den forrige regjeringen og Venstres daværende samferdselsminister Torild Skogsholm. Så Venstre er i aller høyeste grad en del av dette som her blir omtalt som et kompromiss.

Jeg har lyst til å gi uttrykk for at for meg er «kompromiss» et positivt ord. Jeg har fulgt med på portrettet av Thorvald Stoltenberg i TV, og på introduksjonen av det, hvor han nettopp løftet fram kompromisset som en undervurdert størrelse i politikken. Og jeg vil gjerne bidra til å si at for meg er dette et veldig positivt ord. Det er ofte de gode balanser mellom ulike hensyn. Det er slik i denne kompliserte verden at det sjelden er svart-hvitt. Det er de gode balansene som ofte representerer de gode løsningene. Det er i og for seg ikke noe unaturlig for en sentrums-politiker å si dette, men kompromisset tror jeg er nødvendig. Og dette er et eksempel på et slikt godt kompromiss, kompromisset mellom veg og bane. Jeg tror ikke det er mulig å løse framtidens utfordringer ved å bygge veger og kjøre biler gjennom byen, like lite som vi kan klare oss med bane alene.

Den kjente bilmannen Pehr G. Gyllenhammar, Volvo-sjefen, nordisten og folkepartisten, uttalte en gang at for ham som bilmann var det sørgelig at noen hadde funnet på dette å bringe bilen og forbrenningsmotoren inn i bykjernene. Den er lagd for å gå og for å frakte mennesker der hvor det er mulig å kjøre og ikke stå stille. Han gav i hvert fall uttrykk for noe viktig, tror jeg, at for oss som synes at bilen er viktig og nødvendig for transport av mennesker, er det også viktig å spare de sentrale bykjernene for en for stor bilvekst. Kompromisset i dag, Bergensprogrammet, synes jeg legger til rette for et veldig godt kompromiss mellom by og bane. Bilen slipper å gå innom bykjernen i samme omfang som tidligere, samtidig som det bedrer den miljøvennlige transporten i selve bykjernen.

I debatten i dag er det Fremskrittspartiet som står for et annet syn, hvilket det i og for seg er greit nok å mene. Mange har det standpunkt at bilen skal ha sine veger, og ikke noe annet. Men jeg er noe overrasket over ordbruken og kraften i motstanden mot bybane fra Fremskrittspartiets talsmenn. Når jeg sitter her i salen, minner debatten meg litt om debatten som foregikk her for over 100 år siden – som jeg har lest igjennom – da man skulle vedta en annen bane, nemlig banen til Bergen by, Bergensbanen. Det kom enorme utfall mot det som ble det tapende knappe mindretallet, om hvor meningsløst dette var, hvor håp-

løst det var, hvordan det var imot borgerne, og hvordan en folkeavstemning ville stoppe det. Det er i grunnen en parallell til ordbruken som ble brukt den gangen. Jeg synes det er et poeng å trekke det fram på en dag som denne, for det var nok et enda dristigere prosjekt – et helt statsbudsjett i ett vedtak for å bygge banen til byen, og det var et meget knapt flertall. Men det som der krevdes, var nok i aller høyeste grad ikke populisme, men det var politisk lederskap – å tørre å se en ny måte å tenke transport på, tørre ta risiko, og det med et veldig knapt flertall.

Nå er det ikke så stor risiko for å bruke et helt statsbudsjett i ett prosjekt her i dag, men det er allikevel en ny måte å tenke bruk av bane på som jeg synes er framtidrettet, og som nettopp roper på det politiske lederskap som et stort og bredt flertall vil gjøre seg nytte av når voringen kommer senere i dag.

Jeg synes også det må være lov for meg å gi uttrykk for at nettopp bybane, som en del av dette store kompromisset mellom veg og bane i Bergen, har vært en viktig sak for Venstre lokalt gjennom mange år. Venstre har – sammen med mange andre – slåss i lokalpolitikken for å få dette til, og derfor er det en gledens dag når en ser at mange års politisk arbeid bærer frukter på denne måten. Når jeg sier det, sier jeg det ikke for å ta æren for dette, for jeg vet det er grunnlag for å dele den med mange andre dyktige politikere og partier. Men jeg synes allikevel det er viktig å få fram at det langsiktige arbeidet som begynner lokalt og går over mange år, vil kunne krones med så gode resultater som det vi oppnår i dag.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Per Sandberg (FrP) [11:02:13]: La meg først si at det vel ennå ikke er brukt de store ordene i debatten.

Til representanten Sponheim må jeg få lov til å si at i forhold til hans historiske sammenlikninger har i hvert fall ikke staten noen risiko i denne saken når den bare står for 10 pst. av bybanen. Så den sammenlikningen er kanskje ikke så aktuell.

Men jeg vil også utfordre representanten Sponheim, for det representanten Sahl svarte meg i forrige replikk, var interessant. Representanten Sahl sa at vi får redusert bussfrekvens gjennom bybanen. Nå er det jo slik at Fremskrittspartiet i hvert fall har etterlyst svar på dette. Det har vært en viss form for brevveksling også, som på en måte er blitt trukket tilbake, som har stilt spørsmål ved matebussopplegget, for det er ingen som klart har sagt fra, eller dokumentert, hvorvidt det blir noe mindre busstransport for de kollektivreisende i Bergen med denne bybanen. Jeg vil gjerne utfordre representanten Sponheim: Vet Venstre nå noe mer om konsekvensene av bybanen og matebussopplegget enn det komiteen vet?

Lars Sponheim (V) [11:03:43]: La meg først få si at jeg mener sammenlikningen er reell i den forstand at den gangen vedtaket om Bergensbanen ble gjort, var det virkelig stor risiko – det var et knapt flertall, og det var et vågestykke å tørre å legge ut på dette. Dermed var det et visst grunnlag for å bruke såpass kraftige ord mot som

motstanderne gjorde, og som bl.a. representanten Sortevik har brukt i debatten i dag. Det er etter mitt skjønn atskillig mindre grunnlag for det i dag, selv om man i og for seg er imot selve bybaneprojektet. Det hører også med på en snøværsgang som denne at den vinteren Bergensbanen ble kjørt i gang, snødde den ned, og mindretallet satt og lo i denne salen. Det tror jeg ikke de har gjort i de 100 årene etterpå.

Så til spørsmålet. Bybanen står på egne ben. Jeg tror på at det blir et fornuftig økonomisk prosjekt. Jeg tror det også kan bli bedre enn det vi har trodd, ikke dårligere slik Fremskrittspartiet gir uttrykk for, og det må få noen implikasjoner. Men jeg tror også på dynamikken i en ny måte å bruke og tenke kollektiv på, og en videre utbygging av et bybanenett i Bergen som kommer til å bli viktig.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:05:06]: Proposisjonen om Bergensprogrammet vart fremja av regjeringa Bondevik II, og er oppretthalden av regjeringa Stoltenberg II. Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø skal svare på Bergen sine transport- og miljøutfordringar og avklare dei viktigaste oppgåvene i dei komande 15–20 åra. Eg er difor glad for at komiteen har slutta seg til forslaget om revidert bompenggeordning for Bergensprogrammet.

Gjennom handsaming av St.prp. nr. 76 for 2001-2002, jf. Innst. S. nr. 45 for 2002-2003, gav det førre Stortinget si tilslutning til hovudlinene i Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø og profilen på finansieringsopplegget.

Prosjektpakka inneheld ei rekkje større og mindre tiltak innafor området veg – inkludert gang- og sykkelveg – kollektivtrafikk, miljø- og trafikktryggingstiltak samt tiltak i Bergen sentrum. Dei største prosjekta i Bergensprogrammet er første etappe av Ringveg vest, første byggetrinn av bybana mellom Nesttun og Bergen sentrum med høgfrekvent matebussopplegg og miljøtiltak ved Skansentunnelen. Det er lagt opp til parallellutbygging av dei to første, som begge er store og kostnadskrevjande. Først når ein har full oversikt over kostnadsutvikling og inntektsutvikling frå bompenggeinnkrevjinga kan tidspunkt for anleggsstart for Skansentunnelen vurderast.

Det vert no føreslege å endre bompenggeopplegget for Bergensprogrammet som følgje av endringar i inntekts- og kostnadsanslag. Endringane er å utvide innkrevjingsordninga til å gjelde alle dagar, redusere maksimumsra-batten frå 50 pst. til 40 pst., opprette fem nye bomstasjonar og forlengje innkrevjingsperioden med fire år, til utgangen av 2015. I tillegg kjem låneopptak for å kunne byggje ut Ringveg vest og bybana parallelt.

Bergensprogrammet skal finansierast med både kommunale, fylkeskommunale og statlege midlar, samt midlar frå bompenggeinnkrevjing. Styringsramma for Ringveg vest er på 1 080 mill. 2005-kr og for bybana på 1 640 mill. kr. Førebels kostnadsoverslag for Skansentunnelen er på om lag 440 mill. kr. Dei såkalla hasteprojekta har ei samla kostnadsramme på om lag 200 mill. kr. I den reviderte

finansieringsplanen for Bergensprogrammet er det lagt til grunn ei investeringsramme på om lag 3,4 milliardar kr i perioden 2006–2009, inkludert om lag 2,5 milliardar kr i bompengar.

Forhold knytte til driftsansvaret for bybana kunne med fordel vore betre avklara og tydeleggjorde før saka vart send til Stortinget av den førre regjeringa. Når dagens regjering valde å ikkje trekkje proposisjonen, er eg glad for at handsaminga i Stortinget har bidrege til nødvendige avklaringar.

Det går fram av proposisjonen at Bergen kommune utvitydig har teke på seg driftsansvaret for bybana. Eg har vidare drøfta spørsmålet direkte med Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune, som gav greie avklaringar. Slik eg oppfattar det, er Bergen og Hordaland samde om at den som har ansvaret for kollektivtrafikken i Bergen, anten det er Bergen kommune eller Hordaland fylkeskommune, har ansvaret for drifta av bybana. Eg viser til at fleirtalet i komiteen har slutta seg til at driftsansvaret, som Bergen har teke på seg, omfattar både infrastruktur, materiell og tilskot til drift. I tillegg omfattar driftsansvaret òg eit høgfrekvent matebussopplegg. Eg viser òg til at fleirtalet i komiteen har slutta seg til at finansieringa må gjerast innafor den samla økonomiske ramma til Bergen kommune, inkludert den til kvar tid gjeldande rammeoverføring frå staten til kommunal sektor, men ikkje avgrensa til denne. Ei slik forståing var avgjerande for departementet og no for Stortingets tilslutning til saka.

Eg ser bybana som eit framtidretta og miljøvenleg prosjekt for ei betre trafikkavvikling i Bergen by. Det er avgjerande at Bergen kommune no legg forholde omkring prosjektet til rette, slik at ein oppnår den betringa i kollektivtilbodet som folk i regionen er førespegla. Neste fase er detaljprosjektering, avtaleinngåing og anleggsperiode. Det vil ta nokre år før bana er realisert, og i den perioden er utfordringa å kanalisere alt engasjement rundt Bergensprogrammet, og særleg bybana, inn mot ei løysing som flest mogleg ser seg tente med, og som byen kan vere stolt av.

Eg finn grunn til å slutte meg til gratulantane, som ynskjer Bergen til lukke med eit framtidretta prosjekt, eit prosjekt som har vore gjennom tre handsamingar i bystyret, og som slik sett er godt lokaldemokratisk forankra i Bergen by.

Eg vil kome tilbake til Dokument nr. 8:2 for 2005–2006 om bindande folkerøysting i Bergen kommune i eit seinare innlegg.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevis (FrP) [11:10:20]: Vi er svært opptatt av kvalitetssikring av bybaneprosjektet i Bergensprogrammet. Det ene jeg vil spørre statsråden om, er hvilken prosess man har valgt. Det vi har fått avklart gjennom spørsmål, er at man overlater hovedansvaret for kvalitetssikringen av bybanedelen til byggherren, som er Bergen kommune. For andre prosjekter vi kjenner, sågar fra Hordaland, har man valgt en helt annen løsning. Vi har på vei

frem et prosjekt om Jondalstunnelen, og der er fylkeskommunen byggherre. Der har staten selv påtatt seg ansvaret for kvalitetssikringen. Hvorfor denne forskjellen?

I det siste svaret vi har fått fra statsråden, et brev datert 14. februar, står det:

«Et endelig opplegg for drift av matebussystem foreligger ennå ikke.»

Hvordan kan man ha gjennomført tilfredsstillende kvalitetssikring av et prosjekt som ikke er ferdig utredet?

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:11:36]: Kvalitetssikringa av bybana er gjord i regi av Bergen kommune. På oppdrag frå Samferdselsdepartementet er det gjennomført ei uavhengig vurdering av driftskostnadene ved bybana i Bergen i etterkant.

Det var den førre regjeringa som hadde ansvaret for framlegginga av proposisjonen. Me fann ikkje grunn til å gå inn og endre dei føresetnadene som den førre regjeringa la til grunn ved si handsaming av kvalitetssikringa.

Det er ei litt endra handsaming av Jondalstunnelen, som me skal kome tilbake til når det prosjektet skal opp til handsaming. Det er slik at Finansdepartementet har lagt fram føresegner om kvalitetssikring som ikkje har vore fullt ut implementerte i samferdselssektoren. Det kjem denne regjeringa til å gjere, og det er bakgrunnen for at det er ei noko endra handsaming av Jondalstunnelen i høve til den saka me no handsamar.

Når det gjeld matebuss, er det Bergen kommune som har ansvaret for å sikre eit tilfredsstillande matebussopplegg. Det ansvaret har Bergen kommune teke på seg. Det ligg føringar for det i proposisjonen, og det arbeider ein vidare med. Eg trur på at nettet er likt fordelt. Eg er heilt sikker på at Bergen kommune kjem til å kome opp med eit tilfredsstillande matebussopplegg for dette prosjektet.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Per Rune Henriksen (A) [11:13:28]: Vedtaket vi i dag skal fatte, er nøkkelen til løsningene på de viktigste transportpolitiske utfordringene i Bergen. Riktignok er det en bompengoordning som skal revideres, men det er en revisjon som vil legge grunnlaget for viktige løsninger av bysamfunnets transport- og miljøutfordringer og avklare de viktigste oppgavene i 15–20 år framover.

Veksten i vegtrafikken i Bergen har skapt et betydelig press på transportsystemet, et press som får negative konsekvenser i store deler av de sentrale bydeler i Bergen.

Løsningene ligger ikke i å bygge flere, nyere og bredere vegger, som noen anviser som resept for å komme seg ut av uføret. Slike løsninger vil bety sløsing med arealer, og det vil bety en forverring av miljø- og luftkvaliteten i Bergen. De viktigste utfordringene på transportsiden i Bergen er å snu trenden i trafikkveksten ved etableringen av et moderne og konkurransedyktig kollektivsystem med høyere kapasitet og større kapasitetsreserver enn dagens buss-transport. Målet må jo være at kollektivtransporten samlet kan ta større markedsandeler i forhold til privatbil, og at mest mulig av den forventede trafikkveksten blir overført til kollektive transportløsninger.

Det er også viktig å peke på at Stortinget gjennom tidligere behandlinger har gitt sin tilslutning til hovedlinjene i Bergensprogrammet. Bergensprogrammet inneholder ikke, som noen tydeligvis tror, kun bybaneløsningen. Bergensprogrammet legger også opp til løsningen av andre kollektivutfordringer, miljøforbedringer, gang- og sykkeltraseer mv.

Men de største prosjektene er første byggetrinn av Ringveg vest, bybanen og ikke minst miljøprosjektet Skansentunnelen. Dette prosjektet har som hovedmål å avlaste sentrum for biltrafikk, først og fremst i den viktige historiske del av byen, med verdens kulturminner, Bryggen og Torget, som de fremste.

Mange har sterke meninger om bybaneprosjektet. Slik blir det i en by med rike tradisjoner når det gjelder høyt samfunnsengasjement. Svært mange vil ha et ord med i laget når noe skal endres på, eller viktige nye ting skal realiseres i byen mellom de syv fjell. Debatt og engasjement er viktige forutsetninger for et demokrati, men det er også viktig å ta beslutninger som bidrar til at problemstillingene blir løst.

I dette tilfellet tror jeg at den kommunale og fylkeskommunale behandling av Bergensprogrammet og de løsningene som er skissert, er godt forankret i en god og sikker demokratisk prosess. Det har blitt jobbet med saken lenge. Alle forhold har vært kjent. Folk har gjennom tre kommunevalg kunnet si sin mening. Derfor virker det ganske underlig at representanten Arne Sortevik i et av sine mange innlegg i pressen mot bybaneløsningen betegner flertallsinnstillingen for bybanen som et overgrep mot bergensere. Om man skal bruke slike sterke uttrykk, må det heller være Sortevik og hans partifeller som står for et slikt overgrep når Fremskrittspartiet ikke vil bidra med miljøvennlige løsninger som bl.a. kan bidra til å redusere den sterke luftforurensingen, som gjør livet svært vanskelig for astmatikere og andre i Bergensdalen.

Når Fremskrittspartiet omtaler våre lokale folkevalgte organer og deres vedtak kontra folkeavstemning, skulle man nesten tro at bystyret i Bergen og fylkestinget i Hordaland er innsatt av militære myndigheter. Sånn er det selvfølgelig ikke. De partiene som står bak Bergensprogrammet, har et betydelig flertall bak seg i befolkningen.

En kollektivløsning basert på et skinnegående system vil ha stor betydning for de framtidige kollektivsystemer i Bergen. Dette kommer også til uttrykk gjennom et av de premissene som er nedfelt i budsjettavtalen for Bergen kommune for 2006, hvor det ble stor tilslutning til følgende formulering:

«Bystyrets visjon er at bybanen (...) skal være ryggraden i byens framtidige kollektivsystem. Et utbygd bybanesystem vil kunne omfatte bybane til sør (Fana), vest (Loddefjord) og nord (Åsane).»

Slik jeg tolker det, er det liten tvil om at bybanen vil bli en berikelse for Bergen. Det vil bli et komplett system. Vi snakker ikke bare om en bane fra sentrum til Nesttun, slik som det noen ganger blir argumentert med.

Fremskrittspartiets mange forslag gir ingen løsning på Bergens trafikkproblemer, verken på kort eller lengre sikt. Fremskrittspartiets forslag betyr at viktige beslutninger

for å få til de rette løsningene i Bergen utsettes i mange år. Det er også vanskelig å ha tillit til Fremskrittspartiet når de plutselig er blitt så villige til å gi kollektivtransporten fortrinn. Man behøver ikke å gå lenger tilbake enn til behandlingen av statsbudsjettet for 2006, da Fremskrittspartiet i sin merknad i transportkomiteens innstilling under posten «Særskilt tilskudd til kollektivtransport» uttalte:

«Fremskrittspartiet mener at belønningsordningen for bedre kollektivtrafikk og mindre bilbruk i storbyene er sterkt overfokuserert og at økningen av denne post er uforholdsmessig stor. En stimulering til bedre framkommelighet, miljø og helse i storbyene kan alternativt oppnås ved bedre å benytte disse midler til nødvendig vedlikehold og investering i nye vegger i de største byområder.»

Det hører med til historien at de som har forsøkt slike løsninger, aldri har lyktes.

Jeg nevnte helt i starten at dagens vedtak for framtiden vil stå som nøkkelen til løsningen av Bergens mange miljø- og transportutfordringer. Det er derfor grunn til å gi honnør for det arbeid som er lagt ned av transportkomiteen i denne innstillingen. I store trekk har komiteen lagt vekt på de kommunale og fylkeskommunale vedtak som er fattet.

Det er også grunn til å gi ros til komiteen for høringen og måten den ble gjennomført på da transport- og kommunikasjonskomiteen besøkte Bergen sist i januar. Videre er det også grunn til å gi honnør til både den nåværende og den tidligere samferdselsminister for godt utført arbeid i denne saken.

E i r i n F a l d e t hadde her overtatt presidentplassen.

Per Sandberg (FrP) [11:19:27]: President, jeg må få lov til å si takk for sist, hvis det er parlamentarisk riktig å gjøre det.

Presidenten: Det er alltid parlamentarisk å være høflig.

Per Sandberg (FrP) [11:19:38] (komiteens leder): Det er interessant å registrere at siste taler i hvert fall gav noe honnør til Fremskrittspartiet for prosessen rundt Bergensprogrammet, og for at Fremskrittspartiet har tatt initiativ til å få belyst denne saken på alle mulige måter gjennom det besøket som komiteen hadde i Bergen. Det setter vi pris på. Samtidig er jo dette et lite paradoks. Siste taler gav uttrykk for at han var skeptisk til Fremskrittspartiets forslag om å ønske å satse på alternativ kollektivtrafikk i Bergen, mens tidligere talere i dag, inklusiv saksordføreren, med store ord har kritisert Fremskrittspartiet for manglende satsing og fokusering på kollektivtrafikken. Så det er klart at det er ikke helt sammenheng når det gjelder det flertallet som nå ønsker Bergensprogrammet vedtatt.

Vi viser gjennom våre forslag at vi tar utfordringene i Bergen på alvor. Fortsatt er altså Fremskrittspartiet meget skeptisk til den løsningen som ligger på bordet her, fordi

det blir ikke noe utvidet kollektivtilbud i Bergen med bybanen. Det er ingen dokumentasjon som viser at det med byggingen av bybanen vil bli et bredere tilbud til de kollektivreisende i Bergen. Resultatet kan bli det motsatte. Gjennom det prosjektet som foreligger, skal det bygges en bybane med et omfattende matebusstilbud. Da blir mitt spørsmål: Vil de kollektivreisende i Bergen velge et matebussopplegg for så å gå over på en bybane for å komme seg inn til sentrum av Bergen, noe som sannsynligvis vil ta lengre tid og større ressurser enn om man tok bussen direkte inn til Bergen sentrum?

Jeg tillater meg fortsatt å være veldig skeptisk til de vedtakene som blir fattet i dag. Det å flytte de kollektivreisende er ikke i tråd med ønskene som ligger bak Bergensprogrammet.

Saksordfører Wickholm viser til andre europeiske byer som er sammenliknbare med Bergen. Jeg vil gjerne spørre hvilke byer saksordfører Wickholm kan vise til som er sammenliknbare i forhold til det å bygge en bybane på samme måte som de gjør i Bergen. Jeg har ikke den kjennskapen, og den vil jeg gjerne ta del i, hvis det er mulig.

Jeg har også fått avklart gjennom replikk rundene her i dag at det er stor sannsynlighet for at med de vedtakene som blir fattet her i dag i forhold til Bergensprogrammet, vil andre deler av Bergen få redusert og kanskje miste sitt kollektivtilbud, for det er klart at ansvar for drift innenfor de aktuelle kollektivrammene er i sin helhet lagt til Bergen kommune. Hvis bybanen går med underskudd, som flertallet selv viser til at det er stor sannsynlighet for, vil dette underskuddet måtte spise av det resterende kollektivtilbudet i Bergen.

Man må også prøve å forsvare seg i slike debatter. Det er klart at det blir litt feil fokusering når Fremskrittspartiet får kritikk for ikke å slutte seg til, og at hovedfokuseringen blir på oss i denne type debatter – det liker vi jo, selvfølgelig. Noen peker på at Fremskrittspartiet ikke har finansielle planer eller opplegg. Selvfølgelig har vi det. Dagens forslag fra Fremskrittspartiet viser det. Våre alternative statsbudsjett viser det. Vårt innspill i Nasjonal transportplan viser det. Og dagens VG viser at Fremskrittspartiet har dekning for sine finansielle planer i forhold til infrastruktur i Norge. 265 milliarder kr forventes nå i merinntekter fra oljen. Oljefondet passerer 1 500 milliarder kr. Det skulle ikke være nødvendig – og jeg tillater meg å si det – å gjøre den type overgrep overfor innbyggerne i Bergen eller andre steder ved å pålegge dem ytterligere utgifter i forhold til infrastruktur. Så hører jeg at noen sier, og det merker jeg meg med interesse, at det er et overgrep å lytte til folk i Bergen. Det var faktisk en representant som sa at det var arrogant av Fremskrittspartiet ikke å lytte til andre partiers velgere. Det er jo det vi gjør! Når vi vil ha en folkeavstemning, vil vi lytte til velgerne til Arbeiderpartiet, til SV, til Senterpartiet, til Kristelig Folkeparti og til Høyre. Arrogansen er jo at ingen vil lytte til alle disse velgerne, selv om det sies at Bergen kommune har bestemt at bybanen er framtidens løsning for Bergen kommune.

Torbjørn Hansen (H) [11:25:11]: Dagens vedtak om Bergensprogrammet er en merkesak for utviklingen i Bergensregionen og en forutsetning for en ansvarlig og fornuftig tilrettelegging for biltrafikk og kollektivtrafikk i framtidens bymiljø.

Bergensprogrammet er et resultat av et langsiktig arbeid lokalt, med brede politiske kompromisser og vilje til å oppnå resultater. Høyre har sammen med Kristelig Folkeparti og Arbeiderpartiet vært en hovedarkitekt bak Bergensprogrammet over tre bystyreperioder og har tatt ansvar for dette i posisjon så vel som i opposisjon. Politisk har Bergensprogrammet krevende elementer i seg, med betydelig bompengeinnkreving og et bybaneprosjekt som debatteres flittig lokalt.

Høyre har hatt det samme standpunktet til dette gjennom hele behandlingsprosessen, nemlig at det er et soleklart politisk ansvar å sørge for god transportmessig infrastruktur i Bergensregionen. Høyre kan ikke akseptere en politikk som i realiteten går ut på å skape kork, kaos og kø i landets nest største by. Høyre vil aldri falle hen til et politisk nivå der hovedaktiviteten blir å protestere for all verden, men likevel følge med på ferden. Høyre kan ikke akseptere at reisesystemet i byens søndre og vestre deler bryter sammen, at det kulturhistoriske monumentet Bryggen ikke skjermes for ødeleggende biltrafikk, og at det ikke blir grunnlag for det yrende folkelivet i sentrum som ligger bak visjonene i Bergensprogrammet. Derfor tar Høyre ansvar og er med på Bergensprogrammet, selv om det er politisk krevende.

Bergensregionen er i en kraftig utvikling. Byen knyttes nærmere omegnskommunene etter hvert som infrastrukturen bygges ut. Mot Os, Sotra, Askøy, Nordhordland, Osterøy og Hardanger–Voss-regionen bygges det stadig bedre veier og transportkanaler. Regionene smelter sammen til ett bo- og arbeidsområde. Her opplever vi en kraftig dynamikk og god vekst, økende verdiskaping, økende sysselsetting og økende velferd, både i offentlig og privat regi.

I en slik dynamisk region er infrastrukturen sentral. Bergen må, som kjernen i denne vekstregionen, fungere godt. I denne sammenheng er gjennomføringen av Bergensprogrammet et helt sentralt element i utviklingen av hele Bergensregionen. Første byggetrinn i Ringveg vest vil gi søndre bydeler en firefelts motorvei på 1 mil. Ringveg vest gjør bokstavelig talt vei i vellingen i en bydel som lider under økende trafikale problemer. Kokstad–Sandliområdet har vært bygd ut de siste tiårene uten tilhørende infrastrukturbygging. Dette blir nå løst flere år på overtid. Situasjonen i bydelen gjør det tvingende nødvendig å finne fram til en god løsning.

Bybanen er kollektivelementet i Bergensprogrammet. Banen vil uten tvil bli et spennende byutviklingsprosjekt og et godt tilbud til dem som trenger kollektivtransport mellom sentrum og Nesttun–Fana-området. Det blir spennende og interessant å se hvordan et nytt skinnegående tilbud i et norsk bymiljø blir mottatt av brukerne. Engasjementet i debatten om prosjektet antyder iallfall at markedsføring ikke blir et stort behov.

Høyre hadde lokalt et annet utgangspunkt for sitt kollektivalternativ og en annen foretrukket bybanetrasé. For å sikre et holdbart politisk grunnlag for hele Bergensprogrammet, og dermed ansvarlig infrastrukturutvikling i regionen, har vi akseptert at primærløsningen ikke blir valgt. Det er også et klart flertall i bystyret i inneværende periode som står bak valget av bybane som kollektivdel i Bergensprogrammet, og bybanen var et helt sentralt element i valgkampen i 2003. Det gjør etter min mening at kravet fra Fremskrittspartiet om at Stortinget nå skal vedta en lokal folkeavstemning blir meget underlig.

Bergen kommune får det formelle og reelle ansvaret for å drive bybanen, i likhet med det øvrige kollektivtilbudet i Bergen. De ulike tilbudene på kollektivsiden vil bli gitt prioritet lokalt, basert på de politiske beslutninger som bystyret tar om dette. Det er også åpenbart at kollektivtilbudet i storbyene er en del av vårt nasjonale kollektivtilbud, og at en storsatsing på bybanen er en del av dette.

Skansentunnelen kommer ofte litt i skyggen av de to største prosjektene i programmet. Skansentunnelen er imidlertid avgjørende for utviklingen i Bergens mest spredde byområder og varemerker: Torget og Bryggen. Dette er like mye et miljøtiltak som et ordinært veiprojekt. Jeg vil understreke sterkt Høyres engasjement for en raskest mulig realisering av Skansentunnelen. Tunnelen gir Bryggen-området en framtid som unikt kulturminne, og hele sentrumskjernen får bedre utviklingsmuligheter uten tung gjennomgangstrafikk.

Bergenspolitikkerne har gjennom flere bystyreperioder grunn til å være stolte over det vedtaket som fattes i dag. Langsiktigheten i dette, med en prosess som har gått over tre perioder, viser nødvendigheten av at politikere tar sitt ansvar som folkevalgte. Bergensprogrammet er modig, det er visjonært, og det er helt nødvendig.

Olav Akselsen (A) [11:30:09]: Bergen har veksemerter. Aukande befolkning og aukande velstand er i ferd med å tetta igjen byen sine samferdselsårer.

På same måten som kroppen fungerer dårleg med tette årer, vil òg ein by gjera det. Ein vanleg metode for å behandla tette årer er utblokking og bypassoperasjonar. Men skal ein få varig verknad av desse inngrepa, må ein òg leggja om livsstilen. Ein må få eit sunnare kosthald og meir trim.

Bergensprogrammet er eit program for ein sunnare by. Gjennom bygging av nye vegar får ein blokka ut tette passasjar og bygd seg rundt hindringar. Men historia har vist at ein ikkje kan byggja seg ut av trafikale problem berre ved å gje plass til fleire bilar. Utan andre tiltak vil, ved ytterlegare vekst i biltrafikken, årene tetta seg igjen. Derfor trengst det òg andre tiltak.

I Bergen, som i andre byar, må fleire reisa kollektivt dersom ein skal få ei varig løysing på problemet. Livsstilen må leggjast om. Som alle veit, er det å leggja om livsstilen lettare sagt enn gjort. Skal omlegginga lukkast, må ein gjera noko med tilbodet. Bygginga av bybanen er avgjerande for å lukkast med å få fleire til å reisa kollektivt i Bergen.

Det som er positivt med Bergensprogrammet, er at ein ser på heilskapen. I staden for å flikka på ein veg her og ein veg der, har ein analysert tilstanden grundig, stilt diagnosen og føreslått tiltak.

Bergensprogrammet har eit framtidretta perspektiv over seg. Gjennom vedtaka i dag seier Stortinget ikkje berre ja til å setja spaden i jorda, men ein set òg punktum for ein svært lang og grundig politisk prosess. Det er politikarane i Bergen som har drive fram denne saka. Ein såg at problema kom, og ein føreslo tiltak. Politikarane i Bergen har gjort jobben sin. No må me her i salen gjera jobben vår ved å gje vår tilslutning til dette opplegget.

Framstegspartiet gjev gjennom denne saka det endelige beviset på at partiet har valt feil namn. Det er nemleg ingenting framtidretta over Framstegspartiet sitt opplegg i dag. Framstegspartiet sine forslag ville ikkje gjeve framskritt for Bergen by. Medan dei andre partia i Bergen har teke utfordringa på alvor, sett seg saman og funne ei løysing, har Framstegspartiet stilt seg på sidelinja.

Få saker har hatt ein grundigare demokratisk prosess enn Bergensprogrammet. Eit breitt fleirtal i Bergen bystyre har vedteke Bergensprogrammet, og prosessen har vore så omfattande og grundig at heile tre bystyre har vore involverte. Dersom Stortinget i dag skulle ha gjeve si tilslutning til Framstegspartiet sitt forslag om å setja heile denne prosessen til side, ville det vore eit overgrep mot lokaldemokratiet og mot veljarane i Bergen.

Eg er glad for at ein får ei parallell utbygging av bybanen og Ringveg vest. Men det er òg viktig at me får starta bygging av Skansentunnelen så fort som mogleg. Det er dette prosjektet som kanskje i størst grad vil endra Bergen sitt ansikt sett utanfrå. På same måten som Oslo endra totalt karakter då bilane blei fjerna frå Rådhusplassen, vil Bergen bli ein endå betre by når bilane no skal vekk frå Torget og Bryggen.

Når eg om nokre år skal ta bybanen inn til sentrum i Bergen, rusla rundt på den bilfrie Bryggen før eg set meg ned på Torget, kanskje med noko leskande i glaset, då skal eg gjera det med glede i sinnet, og vera glad for at eg var med på å ta dei avgjerdene som Stortinget i dag skal ta.

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

Borghild Tenden (V) [11:34:52]: Det er en glede for meg i dag å være med på å vedta Bergensprogrammet og bybanen. Bybanen har vært en kampsak for Venstre lokalt og nasjonalt over lang tid. Nå kan vi omsider vedta at Bergen får et moderne og framtidrettet skinnegående kollektivsystem. Bybanen er definitivt kronen på verket i Vestres kollektivsatsing i forrige periode.

Bergensprogrammet og bybanen vil gi svar på Bergens transport- og miljøutfordringer de kommende årene. Bergen opplever en sterk trafikkvekst. Denne veksten har skapt et betydelig press på transportsystemet. Den viktigste transport- og miljøpolitiske utfordringen i Bergen blir å snu denne trenden gjennom etablering av konkurransedyktig kollektivtransport med høyere kapasitet enn i dagens busstransport. Målet er at kollektivtransporten

samlet skal ta større markedsandeler i forhold til privatbil, og at mest mulig av den forventede trafikkveksten overføres til kollektive løsninger. Nå påhviler det lokale myndigheter, lokalt næringsliv og bergenserne selv et ansvar for å bidra til at bybanen blir en suksess. Unike muligheter vil by seg langs bybanetraseen, ikke minst med tanke på at et nytt høgskolebygg og flere bedrifter er planlagt langs traseen.

Transport- og kommunikasjonskomiteen var i forrige uke i Dublin. Der åpnet i fjor bybanen LUAS, som betyr fart, og man var enormt stolt av dette nye miljøvennlige tilbudet.

Det er helt nødvendig å skape gode alternativer for å nå ambisiøse mål for framkommelighet, luftkvalitet og støyreduksjon. Bedre og mer moderne kollektivtransport, som bybanen, er avgjørende for at framtidig transportvekst ikke skal skje med bil.

Venstre vil fremdeles konsekvent prioritere satsing på kollektive løsninger i storbyene framfor veiprojekter som gir økt biltrafikk. Vi vil legge vekt på miljøvennlig bytransport med redusert bilavhengighet og økt satsing på kollektivtrafikk.

Til slutt. Det er en gledens dag for Bergen, som nå får en moderne, miljøvennlig og skinnegående bybane. Enhver storby med respekt for seg selv bør ha banebaserte traséløsninger. Nå kan Bergen med rette kalle seg en storby.

Rune J. Skjælaen (Sp) [11:37:28]: Bergensprogrammet er forankret gjennom tre bystyreperioder, og det er få saker – om noen – som er så grundig behandlet som Bergensprogrammet. Derfor synes jeg det er underlig at Fremskrittspartiet snakker om at det er et overgrep mot byens befolkning å ikke skulle ha folkeavstemning.

Bergensprogrammet er et kompromiss – der Senterpartiet er med og har vært det hele tiden – et bredt politisk kompromiss for å sikre framkommeligheten for kjørende, for gående, for syklende og ikke minst for kollektivreisende gjennom bygging av bybanen. Bergensprogrammet er samtidig en erkjennelse av at det ikke går an å bygge mer vei og tro at bilkøene vil forsvinne i byene. Dersom vi ikke tilrettelegger for et oppegående kollektivsystem, vil miljøbelastningen i Bergen gjøre byen utrivelig og – jeg sier – mer helsefarlig enn den er i dag, i perioder. Vi som er bergensere, er stolte av byen vår. Vi vil at byen skal være et godt sted å leve, og da må altså privatbilismen reduseres og kollektivtrafikken øke.

Framsente politikere i Åsane herredsstyret, altså før kommunesammenslåingen, ville avsette areal til skinnegående trasé fra Hesthaugen og inn til Bergen. Det var også noen politikere i Bergen bystyre som snakket om bybane fra nord og inn til Bergen lenge før andre gjorde det, og mange lo av dem. I dag vedtar en altså å bygge bybanen i sør-traseen. Hele tiden er vi på en måte litt på etterskudd.

Jeg håper at byggingen av bybanen ikke blir et punktum, som Akselsen sa i sted, at vi ikke setter et punktum i dag, men at dette faktisk kan bli en start på et større by-

banenett i Bergen, som både går nordover og vestover, og så er vi jo så heldige å ha et østover til Arna.

Så bare én ting: Å tro at det går an å drive et oppegående kollektivsystem i noen by i Europa uten store offentlige tilskudd, det er utopitenking. Senterpartiet vil satse på kollektivtrafikk (presidenten klubber) og -drift i byene, og så skal vi satse på mer veibygging rundt omkring i distriktene. (Presidenten klubber.) Vi trenger altså litt forskjellige virkemidler, alt etter hvor vi er.

Presidenten: Presidenten er i det romslige hjørnet i dag.

Ågot Valle (SV) [11:41:17]: I mange år var flertallet av Bergens-politikernes svar på trafikkork bygging av mer veg. Resultatet av mange års ensidig satsing på tilrettelegging for biltrafikk har vært økning av biltrafikken og tilsvarende sterk forverring av kollektivtrafikken – stikk motsatt utvikling av den man har hatt i byer på Bergens størrelse som med stor suksess har satset på skinnegående trafikktilbud. Resultatet i Bergen har vært kvelningsforsøk på Bergen sentrum og luftforurensning av Bergensdalen. Det er alvorlig når 140 bergensere dør en for tidlig død på grunn av luftforurensning. På kalde og klare dager har det vært så ille at folk med luftveisproblemer har fått beskjed om å holde seg innendørs. Flere ganger måtte min gamle mor og jeg avbryte vår gåtur ned til sentrum fordi hun fikk pusteproblemer på slike dager.

Når Stortinget igjen stadfester Bergensprogrammet og nå reviderer grunnlaget, så betyr det at trenden kan og vil snus. Det betyr at alle bybanens mødre og fedre fra flere parti, alle alliansepartnere og pådrivere og alle vi som gjentatte ganger har gått i tog under parolen «Bybane nå!», kan innkassere en seier. Men ikke minst er dette en seier for bymiljøet i Bergen, et triveligere sentrum og bedre framkommelighet for folk. En bane vil være en moderne – og riktigere – løsning på korkproblemer i Bergens- trafikken og for å minske miljøbelastningen i Bergen. Det har SV ment siden 1970-tallet, da forslaget om bybane fra Åsane til sentrum var oppe. Det er først og fremst bybanen som har hatt SVs støtte i Bergensprogrammet. Vi advarte mot å bygge Ringveg vest, å bygge Ringveg vest først. Tida for omkamp fra vår side er over, ikke minst fordi det nå legges opp til parallell utbygging av bybanen og Ringveg vest. Vi mener det haster med å få bygget ut ryggraden i et moderne kollektivsystem i Bergen, og vi er glade for at et stort flertall poengterer at en forlengelse fra Nesttun til Lagunen/Rådal vil forbedre økonomien i bybanens drift.

SV vil ikke stoppe der. SVs mål er bybane i alle himmelretninger. Et bybanenett vil fungere optimalt når det også går i retning Nordhordland, Sotra, Os, Fyllingsdalen og Haukeland. Videreføring og planlegging av et slikt bybanenett bør skje i samband med NSB. Dette er første byggetrinn, og vi hilser det hjertelig velkommen.

Så står Bergen og Bergens-området overfor noen utfordringer nå. Nedbetalte bruer som Nordhordlandsbrua og snart Askøybrua vil øke presset på Bergen og skape ny

kork på vegene. Da er svaret et integrert kollektivtilbud med bane, buss og båt.

Det er innført en såkalt strilerabatt. Den må opprettholdes, men det må også innføres en rushtidsdifferensiering, hvor de ekstra midlene som kommer inn, i sin helhet må bedre kollektivtilbudet, slik det med stor suksess er gjort i Stockholm.

Statsråd Liv Signe Navarsete [11:44:40]: Eg er glad for at fleirtalet i komiteen tilrår at forslaget om bindande folkerøysting om bygging av bybane vert avvist, og vil knyte nokre kommentarar til det.

Kommunelova er basert på prinsippet om at innbyggjarane vert representerte ved kommunestyret og andre folkevalde organ. Kommunestyret kan ikkje fråskrive seg ei lovpålagd plikt til å treffe vedtak på vegner av kommunen. Kommunestyret kan ikkje vedta at ei sak skal verte bindande avgjort i ei folkerøysting utan heimel i lov. Derimot har bruk av lokale rådgivande folkerøystingar vore sett på som å liggje innanfor kommunelova sitt system. Som komiteen gir uttrykk for, kan det for mange kommunerepresentantar politisk sett vere svært vanskeleg å gå imot det rådet som vert gitt i ei rådgivande folkerøysting, og slik sett vil det vere eit overgrep mot det lokale sjølvstyret å påleggje ein kommune å halde folkerøysting.

Det er ut frå dette heilt klart at Regjeringa ikkje kan halde eller be Bergen kommune halde ei bindande folkerøysting. Samferdselsdepartementet ville heller ikkje hatt noka rolle i ei eventuell rådgivande folkerøysting.

Om det er noko prosjekt der veljarane har kunna melde si mening, er det dette. Tre val har ein hatt, der ein kunne velje parti som ikkje ville ha bybana. Det kallar eg lokaldemokrati. Bergensprogrammet er eit resultat av godt politisk handverk i Bergen, og det er i god demokratisk tradisjon at Stortinget støttar opp om dei lokale og regionale vedtaka som er gjorde.

I høve framdrifta i dei ulike prosjekta er det lokal politisk semje om at prosjekta Ringveg vest og bybana skal byggjast ut parallelt, og dette har Samferdselsdepartementet under gitte føresetnader lagt til grunn. Som eg har gjort greie for i brev av 18. januar 2006 til Framstegspartiet si stortingsgruppe, har ikkje prosjekta Ringveg vest og bybana kome like langt i førebuingane til anleggsstart. Det er omsynet til optimal økonomisk løysing, planavklaring og rasjonell anleggsdrift som må styre framdrifta av det enkelte anlegg, inkludert tidspunkt for anleggsstart. Når vedtak om oppstart er gjort, meiner eg at desse omsynna kan føre til at framdrifta i prosjekta vil måtte skje uavhengig av kvarandre. – Denne kommentaren i forhold til at ein òg i Dokument nr. 8-forslaget har lagt inn ein føresetnad om statleg forskottering for å sikre framdrifta på dei andre prosjektområda innanfor Bergensprogrammet.

Arne Sortevik (FrP) [11:47:29]: Bergenserne har grunn til å gremme seg. Det er et tydelig og sterkt voksende ønske om å få bestemme selv når det gjelder bompenger, og når det gjelder et så viktig valg som hvilket kollektivsystem man skal satse på de neste 15–20 årene, men dette får man ikke lov å uttale seg om selv. Noen har brukt

uttrykket «underlig» om et ønske om folkeavstemning. Fremskrittspartiet synes det er viktig, og derfor er det grunn til å beklage at et slikt ønske ikke vinner frem i Stortinget.

Så til noe av det statsråden i sitt innlegg nettopp var innom, og som vi er fornøyd med. Det er at det politiske kravet om parallellitet i utbyggingen, som da gir ekstra kostnader og ekstra bompengeutgifter for bompengebetalerne, løser nå statsråden opp på, og godt er det, for det er kun politiske grunner som gjør at man har lagt inn en forutsetning om parallell utbygging. Det er en politisk forutsetning som medfører ekstra utgifter, slik det står greit dokumentert i proposisjonen. Vi er fornøyd med at statsråden har et mer fornuftig og pragmatisk og ikke minst et bedre økonomisk fundert syn på dette. Vi bygger når vi er klar til å bygge, og det vil si at Ringveg vest vil komme frem.

Så til det ingen snakker om, nemlig de transportmessige utfordringene i Bergensregionen. Det er ikke trafikk til og fra sentrum. Der er det faktisk slik at fagmyndigheten som vi har å forholde oss til, nemlig Vegdirektoratet/Statens vegvesen, jo på høringen har bekreftet at den transportmessige utfordringen i de 15–20 neste år ikke er trafikk til og fra sentrum. Den er for lengst stagnert. Trafikkutfordringen er sterkt økende gjennomgangstrafikk gjennom Bergen, og det er trafikk mellom bydeler – gjennomgangstrafikk både nord–syd og vest–øst.

Vi trenger helt andre løsninger enn en bybane for å møte de trafikkmessige utfordringene. Det har vi forsøkt å ta med oss når vi har lagt frem et eget forslag i åtte punkter. Vi er fortsatt opptatt av at vi skal ha en fremtidsrettet kollektivløsning, men det må være en løsning som favner hele byen. Vi er opptatt av at en forsvarlig fagmyndighet skal stå for en samlet utbygging av en samlet kollektivløsning i Bergen, og viser til Vegdirektoratet som en slik fagmyndighet. Vi mener også at det er naturlig at NSB, som er ekspert på å frakte passasjerer på skinner, også må kobles inn i en slik løsning for hele byen, og har pekt på det i vårt forslag.

Ikke minst: Vi tror ikke det er siste gang vi hører om bybanen. Vi ønsker oss en uavhengig granskning av det Bergen kommune har holdt på med så langt. Vi mener det er brukt penger på en dårlig måte på en dårlig løsning, og vil gjerne se nærmere på det.

Truls Wickholm (A) [11:51:13]: Jeg ble utfordret av representanten Sandberg til å nevne noen eksempler på europeiske byer hvor man hadde sett en økning i bruken av kollektivtrafikk ved innføring av skinnegående transportsystemer. Ett eksempel er Montpellier i Frankrike, hvor de før i den samme korridoren som det skinnegående alternativet ble bygd, hadde 30 000 reisende, etter 120 000. Et annet eksempel er Strasbourg, hvor de i samme trasé før bygging av skinnegående trafikk hadde 17 000 bussreisende, etter hadde 80 000 bybanereisende.

Det er kanskje sånn at Fremskrittspartiet ikke har forstått at Bergen vokser, og at de vedtakene som vi gjør i dag, må kunne stå seg i mange, mange tiår framover. Sandberg skisserer en løsning der alle burde kunne ta bus-

sen inn til byen fra omtrent der de bor. Dette ligner til forveksling privatbilisme. Men jeg tror ikke representanten Sandberg har tenkt gjennom hva som vil skje når alle disse bussene skal møtes inne i sentrum og sette av passasjerene sine, snu og kjøre tilbake.

Vi har tidligere også hørt Fremskrittspartiet snakke om metrobuss. Dette systemet er også basert på det samme matebussopplegget som bybanen, men har den svakheten at det har en mye lavere kapasitet enn det baneløsningen har. NSB-løsningen er også basert på matebuss, men enda flere matebuss og lengre matebussstrekninger enn på bybanen, nettopp fordi den har færre stopp på sin trasé. Hvis man skulle trukket inn noen i Bergen kommune som hadde kompetanse på skinnegående trafikk, måtte jo dette heller vært Oslo Sporveier, som er de som har størst kompetanse på lettere skinnegående materiell. NSB har vel sin kompetanse i større grad på tyngre skinnegående materiell.

Jeg synes det er fantastisk det som nå skjer rundt bybanen. Det er et potensial for 15 000–20 000 nye boliger og 30 000 nye arbeidsplasser langs traseen, og det skal også bygges en ny høyskole med 6 000 studenter og over 600 lærere som vil få god nytte av bybanen. Bybanen er et godt tilbud, den er effektiv, den får prioritering i alle kryss, og den kan gå raskt og effektivt fram og tilbake fra sentrum. Men det viktigste med det vi gjør nå med bybanen, er at vi skisserer en retning for Bergen, som mange her har snakket om før, hvor man satser på skinnegående materiell osv. når man skal møte nye store transportutfordringer.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 1 og 2.

(Votering, se side 1413)

S a k n r . 3

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av rv 7/rv 13 Hardangerbrua i Hordaland (Innst. S. nr. 93 (2005-2006), jf. St.prp. nr. 2 (2005-2006))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 65 minutter, og at taletiden fordeles slik:

Arbeiderpartiet 20 minutter, Fremskrittspartiet 15 minutter, Høyre 10 minutter, Sosialistisk Venstreparti 5 minutter, Kristelig Folkeparti 5 minutter, Senterpartiet 5 minutter og Venstre 5 minutter.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til replikkordskifte på inntil fem replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen og tre replikker med svar etter innlegg fra hovedtalerne for hver partigruppe.

Videre blir det foreslått at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Øyvind Halleraker (H) [11:55:53] (ordfører for saken): Dette er en stor dag for Hardanger, en merkedag for Hordaland, ja for hele landet for den saks skyld. «Har du klave, får du ku» – slik formulerte han seg en tidligere samferdselsminister da han åpnet Vallaviktunnelen i sin tid. Så er dagen kommet da Stortinget gjør vedtak om at Hardangerbrua blir den naturlige fortsettelsen på tunnelen, og ministerens ord blir sanne, til glede for folket i regionen og for et konkurranseutsatt næringsliv. Tunnelen var også et bompengeprojekt, som er nedbetalt for lenge siden.

Det er noe som kjennetegner begge disse prosjektene, ja nesten alle store prosjekter i Hordaland for den saks skyld. Her er lokale initiativ, her er lokale selskaper, og her er lokal kapital. Det er slik vi har fått til å bygge ut mange viktige flaskehalsar i dette landet, hvor alternativet ofte er ferjereiser med evig betaling og evig ulempe for næringsliv og befolkning.

Når lokale og regionale krefter til de grader løfter i flokk og betaler prosjektene, som i dette tilfellet, skulle det bare mangle om ikke vi i denne sal skulle si ja og – jeg har lyst til å legge til – takk. Takk for at dere tar belastningen økonomisk når vi ikke makter å løse oppgaven med ordinære midler så raskt som folk ønsker seg, slik at et oppgående næringsliv, som har krav på å være konkurransedyktig, får bedre kommunikasjoner. Konkurranssevne handler ofte om mobilitet. Det er like lite tilfredsstillende å stå i en ferjekø eller være nattisolert som å stå i kø på en innfartsåre til en by.

Det har vært en fornøyelse å være ordfører for denne saken, og jeg vil takke komiteens medlemmer for det gode samarbeidet vi har hatt. Noen av oss mente riktignok at behandlingstiden kunne vært kortere, men det er historie. Da hadde vi også gått glipp av den utrolig flotte opplevelsen det var å møte hardingene på hjemmebane i Eidfjord og Ullensvang.

Komiteen har lagt vekt på å understreke at ferjesambandet Kinsarvik–Utne–Kvanndal også i framtiden skal ha et tjenlig tilbud for å sikre nærings- og befolkningsstrukturen. Det har vært viktig for oss å lytte til nyanserte oppfatninger om dette spørsmålet. Vi mener å ha satt all mulig grunn til engstelse og uro til side med det brede flertall som står bak denne merknaden.

En relativt stor del av prosjektet skal finansieres med lån. De historisk lave rentene vi har i dag, gir selskapet en unik mulighet til å sikre en svært gunstig finansiering, historisk sett. Komiteen har lagt vekt på dette forholdet og har tillit til at selskapet og lånegarantisten setter sammen en optimal låneportefølje.

På samme måte som dette er selskapets ansvar, er det tiltakshavers ansvar å sette estetiske prioriteringer og virkemidler i sentrum ved den endelige utformingen av anlegget, gjerne en arkitektkonkurranse for utformingen av brua. Jeg vet at Statens vegvesen har lagt større og større vekt på dette i de senere år, og det skal de ha all ære av. Vi skal være stolt av dette anlegget i mange, mange tiår framover, ja kanskje i mer enn 100 år. Hardangerbrua kommer til å bli et eksempel på hvor langt vi er kommet innenfor ingeniørkunst her i landet. Komiteen mener at dette må

(Halleraker)

kunne utnyttes ved at vi foretar en aldri så liten kursending og anser denne type anlegg for den attraksjon det faktisk er. Norges «Golden Gate Bridge» skal nå bygges, og den kommer til å bli lengre, høyere og vakrere enn originalen.

Komiteflertallet understreker at en er kjent med det pågående utredningsarbeidet i forhold til villreinens levekår på vidda. I dag gjør vi vedtak om Hardangerbrua til glede for folket i regionen. Så får dette planarbeidet og tiden vise om vi i framtiden skal bygge også til glede for villreinen. En sammenkobling her i dag mener imidlertid komiteens flertall er uheldig.

For Høyre og komiteflertallet har det vært viktig å understreke at innkrevingen skal opphøre og bomstasjonen nedlegges når prosjektet er nedbetalt. Det er denne praksisen som gir bompengefinansiering den skjøre legitimitet den tross alt fortsatt har i dette landet.

Skulle det bli aktuelt med et nytt bompengeprojekt, må det komme som et ønske fra lokalt hold og ikke som en bestilling her fra Stortinget. Det er også et viktig prinsipp vi bør videreføre.

Det er i dag god grunn til å gratulere Hardanger og Hordaland med brua. Slit den med helsa, slik vestlendingsier.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Per Sandberg (FrP) [12:01:20]: La meg først få lov til å slutte meg til de vakre ord som saksordføreren gav uttrykk for overfor Hardanger-samfunnet, og takke for den framdrift som vi endelig fikk i denne saken.

Saksordføreren var også inne på et område som gjelder virkningen for eksisterende ferjeforbindelse Kvannal–Utne–Kinsarvik. Hvis vi ser tilbake på forrige debatt, ser vi at alle parti var veldig opptatt av lokal sjølråderett, og at man skal lytte til lokaldemokratiet. I Ullensvang har kommunestyret nylig fattet et enstemmig vedtak om krav om samme frekvens som i dag og moderne ferjemateriell som forutsetning for støtte til brua. Mitt spørsmål til saksordføreren er: Hvis det skulle oppstå en trafikknedgang med bakgrunn i det vedtak vi gjør i dag, vil saksordføreren da ta hensyn til dette vedtaket i Ullensvang, som sannsynligvis vil koste staten 3–5 mill. kr pr. år for å opprettholde samme frekvens og materiell på ferjeforbindelsen?

Øyvind Halleraker (H) [12:02:49]: Det er slik at når komiteen i en flertallsmerknad foretar en såpass klar presisering som vi her gjør i forhold til dette ferjesambandet, er det faktisk litt oppsiktsvekkende. I andre saker hvor det er liknende situasjoner, liknende forhold, er det ikke vanlig at komiteen kommer med den type merknader. Når man her har valgt å bruke de formuleringene som er brukt, er det nettopp for å forsikre befolkningen om at det er dette Stortinget ønsker. Formuleringen «tjenlig» vil på alle måter tjene denne hensikten, også uavhengig av om trafikken kanskje skulle bli større enn dagens en gang i framtiden.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Svein Gjelseth (A) [12:04:10]: Hordaland og Hardanger treng dette prosjektet, eit prosjekt som det har vore jobba med i nærare 70 år. Framlegg om tunnel frå Granvin til Vallavik og bru over Hardangerfjorden vart fyrste gong lansert av Amund Bu og omtalt i Bergens Tidende 6. april 1938. Eg må seie at det gjorde eit visst inntrykk på meg då vi var på komitereise i Hordaland og overnatta på Ullensvang hotell, og eg fekk høyre at fru Ellen Utne, hotell-drivar i tredje generasjon av dei fem generasjonane som til no har drive hotellet, har jobba for dette prosjektet i heile 50 år. Slikt gjer inntrykk, og det vitnar om ein utruleg stå på-vilje og vilje til å halde ut som ein skal leite lenge etter.

Når eg høyrer slikt, forstår eg utsegna om at hardingen tek ikkje eit nei for eit nei. Eg har lagt merke til engasjementet for dette prosjektet, og derfor er det ei stor glede for meg å få vere med og seie ja i dag. Eg synest det er viktig at Stortinget er med og legg til rette for slike prosjekt. Hordaland og Hardanger tek dette på alvor. Det ser vi når vi ser på finansieringsplanen for prosjektet. Dei kjem ikkje til Stortinget og ber om pengar. Nei, dei tek heile rekninga sjølve. Dei ber i grunnen berre om å få lov til å bygge brua.

Lokalt i Hardanger vart det verkeleg fart i planane tidleg på 1960-talet. Som førre talar sa: Då Johan J. Jakobsen opna Vallaviktunnelen i 1985, sa han: Har du klave, får du ku, har du tunnel, får du bru. Dette er no i ferd med å gå i oppfylling.

Hardangerbrua AS vart skipa i 1987. Same året vedtok fylkestinget å setje i gang arbeidet med hovudplanen for brua, ein hovudplan som vart godkjend i 1989. Og ein detaljplan for prosjektet vart godkjend i 1992. I 2002 vart det vedteke å setje i gang ein ny planprosess, med ei konsekvensutgreiing som vart godkjend i Vegdirektoratet i oktober 2004. Hengebrua er planlagd med eit hovudspenn på 1 310 m og eit samla sidespenn på 70 m. Tårna vert 186 m høge og bygde i betong. Brua får to køyrefelt pluss gang- og sykkelveg. Køyrebanekassa vert bygd i stål, og fri høgd over fjorden vert 55 m. Brua vert ført rett i tunnel på begge sider. Dette gjer at ein slepp dei store steinfallingane som var skisserte ved det fyrste alternativet. Tunnelinnslaga vert tilpassa terrenget og gjer det heile meir estetisk. I tillegg til naudsynt vegbygging for å knyte det nye sambandet til eksisterande vegnett legg reguleringsplanen opp til opprusting av dagens veg fram til Høgasteg. Opprusting av denne traseen og vidare til Brimnes vert finansiert med stamvegmidlar, rassikringsmidlar og forskottering frå Eidfjord kommune i perioden 2006–2009. Når det gjeld andre tilførselsvegar, vert det jobba med desse i andre prosjekt og vegpakkar i regionen.

Brua vil styrkje regionen og i endå større grad gjere denne til ein felles bu- og arbeidsmarknad. Eg trur dette tiltaket vil vere med på å skape optimisme og tru på at regionen har ei framtid. Hardanger er eit av dei nasjonale satsingsområda for reiseliv og turisme. Dette vil no kunne vidareutviklast og gje lønnsemd for investorane i høve til produktutvikling og investering i regionen.

Eg vil kome inn på ein av merknadene frå komiteen. Det gjeld merknaden om ferjesambandet Kinsarvik–Utne–Kvanndal. Det skal vere eit tenleg tilbod også i framtida. Dette ferjesambandet er sjølve livsnerven til vestsida av Ullensvang, og eg vil understreke betydninga dette sambandet har for busetjing og næringsliv i denne store delen av Hardanger.

Heilt til slutt vil eg understreke at dette prosjektet har vore positivt behandla i to regjeringar, så det må absolutt vere på sin plass at eit samla storting gjer det same i dag.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [12:08:59]: Det har skjedd en del siden Stortinget første gang behandlet hardangerbroprosjektet i 1996. Foruten at representanten Gjelseth har vært på tur i Hardanger, er altså broen blitt dobbelt så dyr, og det ligger inne 1 milliard kr i bompenger. Jeg lurer på hva som er de avgjørende argumentene for Arbeiderpartiet når man nå er så entydig positiv. Så vidt jeg husker, var man ikke like positiv i 1996. Det har jo skjedd en utvikling, men hva er de viktige argumentene for Arbeiderpartiet når de nå gir sin hele og fulle tilslutning til prosjektet?

Svein Gjelseth (A) [12:09:52]: Prosjektet har mog-nast. Det er lenge sidan 1996. Eg var heller ikkje ein del av denne forsamlinga den gongen, så eg vil ikkje borge for kva som då vart gjort. Men eg synest dette er eit fram-tidsretta prosjekt og, som sagt, eit prosjekt som Hardanger treng. Derfor går eg veldig sterkt inn for dette.

Jan Sahl (KrF) [12:10:32]: Det er rett at denne saken er lagt fram av to regjeringer, men det har skjedd én prinsipiell endring i forslaget fra den nye regjeringen, nemlig at man har valgt å frikoble miljøtunnelene fra bompengerperioden på brua. I den forbindelse skriver et flertall i komiteen som følger:

«Dette fleirtallet føreset at eventuelt ønske/søknad om ei bompengefinansiering av eventuelle tunnelar på rv 7 over Hardangervidda følgjer dagens praksis og kjem frå lokale/regionale styresmakter, eller eit eige selskap etablert med deira støtte for nettopp dette føremålet.»

Da lurer jeg på følgende: Hvem tror en vil komme for å få miljøtunneler på Hardangervidda og søke om bompengefinansiering? Det eneste jeg kan se for meg er at villreinen gjør det. Er det det en tenker på?

Presidenten: Her kan man ikke utelukke noe!

Svein Gjelseth (A) [12:11:39]: Nye utgreiingar er på gang. Det gjeld både vegprosjekt og reinprosjekt. Desse utgreiingane vil liggje føre i 2006 og gje eit langt betre grunnlag for å vurdere tiltaka. Der er ein føresetnad at framlegg om ei eventuell bompengefinansiering kjem att på vanleg måte.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Arne Sortevik (FrP) [12:12:19]: Saken om bygging av Hardangerbrua ble behandlet i Stortinget mandag 10. juni 1996. Fremskrittspartiet stemte for bro. Et flertall avviste den gangen forslaget. Nesten ti år senere behandler Stortinget i dag igjen en sak om bygging av Hardangerbrua. Også i dag stemmer Fremskrittspartiet for broen. Denne gangen er samtlige partier for prosjektet. Det sier litt om prosjektets iboende kraft, og det sier litt om vestlendinger og hordalendinger som ikke gir seg.

Det er et iherdig, langvarig og ikke minst langsiktig arbeid som gjør at saken nå igjen er til behandling, og denne gang med positivt resultat. Broselskap, enkeltpersoner, kommuner i regionen, Hordaland fylkeskommune, enkeltbedrifter og næringslivsorganisasjoner har løftet prosjektet fram, slik det ofte gjøres på Vestlandet.

Fremskrittspartiet vil fortsatt bygge Hardangerbrua. Vi mener broen har en positiv samfunnsøkonomisk nytte. Vi mener regnestykkene som gir negativ nytte med 4 pst. kalkulasjonsrente, ikke fanger opp den brede og sterke samfunnsøkonomiske nytten broen vil ha i samferdselsnettets på Vestlandet, i Hordaland og ikke minst i regionen Indre Hardanger, en region som sliter med fraflytting.

Sammen med andre viktige samferdselsprosjekt – jeg vil spesielt peke på Jondalstunnelen, som senere i år vil bli behandlet i Stortinget – vil Hardangerbrua gi regionen et viktig løft. Gode samferdselsløsninger er nøkkelen til næringsliv og bosetting. Det vil også Hardangerbrua bli.

Samfunnsøkonomisk gode prosjekter skal og bør staten etter Fremskrittspartiets mening betale. Derfor vil vi ha bro uten bompenger. Jeg tar opp Fremskrittspartiets forslag i innstillingen.

Det er slik at oljemilliardene renner inn i statskassen. Oljefondet, som fortsatt er et oljefond, er nå verdens største. Samtidig står nye bompengeprojekter formelig i kø for å få godkjenning i Stortinget. Altfor mange av disse prosjektene finner vi i Hordaland. I foregående sak har vi et ferskt og avskrekkende eksempel, hvor vi har påført bilbrukerne og innbyggerne i Bergensregionen en ekstraskatt på 3 milliarder kr. Og her skal man altså hente 1 milliard kr til. Det er to store samferdselsprosjekt som Stortinget behandler i dag, med en samlet økonomisk ramme på 7,5 milliarder kr. Der henter man hele 4 milliarder kr fra innbyggernes lommebøker.

Hadde det vært slik at vi var lutfattige, kunne man kanskje forstått det. Men her er det slik at staten er rik i overflod, og da blir det både uforståelig og ganske provoserende at man skal la brukerne betale. I alle fall blir det det for Fremskrittspartiet.

Prosjektet Hardangerbrua er et godt prosjekt. Men saken om prosjektet Hardangerbrua er en dårlig sak. Med det mener Fremskrittspartiet at saken er dårlig opplyst og dårlig utredet. Vi har i den forbindelse stilt en rekke spørsmål til departementet.

Vi har merket oss at den fremlagte proposisjonen inneholder en omfattende omtale av rv. 7 på Hardangervidda, særlig om konsekvensene for villreinstammen. Vi har videre merket oss det som var lagt inn som en binding fra den foregående regjering om fremtidig bygging av miljøtunneler på Hardangervidda og finansiering gjennom mu-

lig forlenget bompengeneinnkreving på Hardangerbrua. Det er et prinsipp som Fremskrittspartiet stiller seg helt avvisende til. Vi er svært tilfreds med den avklaringen vi har fått på spørsmål vi har sendt til statsråden. Jeg siterer fra statsrådets svarbrev av 16. januar:

«Stoltenberg II-regjeringen vil ikke opprettholde den forrige regjeringens kopling mellom bygging av Hardangerbrua og miljøtunneler på Hardangervidda, dvs. muligheten til å forlenge bompengeperioden på brua for å bidra til finansiering av en ev. tunnelloøsning på vidda.»

Jeg tar med en setning til fra svaret:

«Jeg vil understreke, som det også framgår av St.prp. nr. 2 (2005–2006), at trafikkveksten på nr 7 Hardangervidda som følge av Hardangerbrua blir liten.»

Vi i Fremskrittspartiet er tilfreds med at den avklaringsen er kommet, og vi er tilfreds med at man opprettholder prinsippet om at dersom bompenger benyttes som finansieringskilde, skal de utelukkende brukes til nedbetaling av et klart definert og avgrenset prosjekt. Dette prinsippet er viktig å holde fast ved i neste sak, for der fravikes det prinsippet ganske grunnleggende.

Ferjesambandet Kvanndal–Utne–Kinsarvik er ikke omtalt i saken, men er likevel sterkt berørt av prosjektet Hardangerbrua. I trafikkprognosene forutsettes en betydelig overflytting av dagens trafikk på dette sambandet til fremtidig bro.

Vi i Fremskrittspartiet understreker at fergesambandet har tre viktige brukergrupper i regionen/deler av regionen som fortsatt må ivaretas med et kvalitativt godt samband: turister, vogntog og internttrafikk. Etter vårt syn vil ingen av disse tre brukergruppene få et godt alternativ i Hardangerbrua. Vi må etter Fremskrittspartiets syn ikke stille oss slik at en forbedring i samferdselsmessig infrastruktur i én del av regionen medfører dårligere infrastruktur i andre deler av samme region. Derfor er det viktig at ferjesambandet Kvanndal–Utne–Kinsarvik sikres både på en avklarende og betryggende måte gjennom forpliktende vedtak. Vi mener at det var godt gjort i 1996. Det var klart og tydelig omtalt i proposisjonen, og vi mener at det er viktig også den 28. februar i 2006.

Vi har merket oss vedtaket i Ullensvang kommunestyre – som var enstemmig:

«Ullensvang heradsstyre krev at det vert oppretthalde eit tilfredsstillande internsamband og samband Utne Kvanndal også etter at Hardangerbrua er realisert.

Ferjesambandet Utne – Kvanndal må oppretthaldast med same frekvens som i dag og med moderne ferjemateriell.»

Fremskrittspartiet deler det synet og har forsøkt å ivareta det gjennom både merknad og premisser i vårt forslag.

Jeg har også lyst til å minne om at på veistrekningen Odda–Utne, en strekning på 42 km, finner vi en av de beste veiene vi har i Hordaland. Det er 90 pst. gul midtstripe. Det er påkostet langt over 100 mill. kr på veien i løpet av de siste par årene. Det sier jo sitt om hvor viktig den korridoren er for trafikanter.

Vi har også merket oss at det er stor usikkerhet knyttet til trafikkgrunnlaget for prosjektet, og at mange konsulenter har vært inne for å kvalitetssikre dette. Vi viser til at det er flere kjente prosjekter som vil påvirke trafikkutviklingen, ikke minst når bompengeneinnkreving på den eksisterende Folgefonntunnelen faller bort fra 2016. Det gjelder også ulike vegpakker med bompengefinansiering som er på vei til behandling i denne sal. Den som er kommet lengst i samme region, er Vossepakken. Der har vi gjennom litt graving i forhold til departementet fått avklart at virkningene på trafikken knyttet til Hardangerbrua og Vossepakken ikke er vurdert.

Vi registrerer at kvalitetssikringen later noe tilbake å ønske. Dette kunne etter vårt syn ha vært gjort på en grundigere måte.

På bakgrunn av de klare anbefalingene som departementet gir prosjektet, mener også Fremskrittspartiet at staten bør dekke eventuelle overskridelser ved bygging, og eventuelt manglende bompengeneinntekter. Vi mener det er en bedre løsning enn at man nå starter med å forlenge bompengeperioden før vedtaket fattes, slik jeg oppfatter at politisk ledelse i departementet delvis har gjort i uttalelser til media.

Fremskrittspartiet stemmer for Hardangerbrua med statlig finansiering. Vi vil sikre ferjeforbindelsen Kvanndal–Utne–Kinsarvik. Vi mener at trafikkprognosene er mangelfulle, og vil ha dem supplert. Men vi vil ha bro. Vi ønsker regionen lykke til med Hardangerbrua, og vi tror at nytten av broen vil merkes langt utover regionen.

Presidenten: Representanten Arne Sortevik har tatt opp det forslaget han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Hilde Magnusson Lydvo (A) [12:22:31]: En av de viktigste grunnene til at bygging av Hardangerbrua i dag blir vedtatt av Stortinget, er det store og oppriktige engasjementet blant lokale myndigheter og befolkningen i Hardanger. Et slikt engasjement er bra. Trafikantene må betale bompenger en avgrenset periode, men slipper å betale ferjebillett til evig tid.

Fremskrittspartiet er motstander av bompenger. Fremskrittspartiet støtter prosjektet, men mener staten skal fullfinansiere kostnaden ved utbygging. Hva forteller dette? Jo, at dersom det kommer nok saker med lokale bompengeneinitiativ til Stortinget, og Fremskrittspartiets strategi blir fulgt, vil man miste all kontroll over pengebruken i samferdselssektoren i Norge. Det er ikke første gang det blir satt spørsmålstejn ved Fremskrittspartiets økonomiske politikk. Mitt spørsmål til representanten fra Fremskrittspartiet blir derfor: Hvordan skal representantene prioritere mellom bompengeprojekter som kommer til Stortinget? Eller skal det være fritt fram for alle å legge fram bompengeprojekter for Stortinget og så regne med at Fremskrittspartiet ordner finansieringen gjennom å øse penger ut fra sin norske sareptakrukke, nemlig Pensjonsfondet?

Arne Sortevik (FrP) [12:23:55]: Først og fremst er det slik at oljefondet, som fortsatt er et oljefond, og som nå er på 1 500 milliarder kr og er blant verdens største,

hvis ikke det største, fond, fortsatt kan brukes til investeringer i Norge.

En av de mest lønnsomme investeringer vi kan gjøre med vår egen oljerikdom, er å bygge ut vårt eget veinett. Det er gode eksempler i mange andre land som verken har olje- eller gassrikdom å hente fra, på at de likevel velger å bygge ut sin infrastruktur. Norge har råd til å bygge veier. Vi har råd til å bygge veier uten å bruke bompenger som finansiering. Det er svaret.

Det kommer mange gode, viktige samferdselsprosjekter frem til Stortinget nå, rett og slett fordi Nasjonal transportplan ikke har klart å fange opp behovene for veiutbygging i Norge. Vårt svar er altså at ja, vi kan investere en del av vår oljerikdom i å bygge ut vårt veinett.

Trond Helleland (H) [12:25:21]: Etter behandlingen i komiteen og etter å ha lest merknadene ser en at det er ett parti som skiller seg ut. I denne saken skulle en jo, for historien tatt i betraktning, trodd at det var SV, men nei, det er Fremskrittspartiet. Et parti som vanligvis kliner til og vil bygge vei overalt, er det som problematiserer brua mest.

I forbindelse med NTP var Fremskrittspartiet svært utålmodig, og partiet bad om at prosjektet ble lagt fram for Stortinget snarest. Nå opplever man at Fremskrittspartiet stiller seg tvilende til kvalitetssikring og trafikkprognoser. Sortevik betyr at Fremskrittspartiet er for prosjektet, men fremmer i dag forslag om tilleggssak fra Regjeringen om ytterligere kvalitetssikring av trafikkgrunnlaget.

Hvor lenge vil Fremskrittspartiet utsette saken? Hvor lenge vil Fremskrittspartiet la Hardanger vente?

Arne Sortevik (FrP) [12:26:27]: Man må lese Fremskrittspartiets forslag med ganske spesielle briller – det må være Høyre-briller i dette tilfellet – hvis man mener at dette er en utsettelse. Vi ønsker broen bygget. Vi ønsker broen bygget med statlige midler. Da er det klart at vi må få en sak tilbake som bekrefter det og avklarer hvordan dette blir ordnet finansielt. Da har vi også tid til å få svar på de mange spørsmål som er knyttet til uklarhet og usikkerhet om trafikkprognosen. Men ja, vi ønsker å bygge broen.

Vi i Fremskrittspartiet oppfatter ikke transportkomiteen som et ekspedisjonskontor. Det er også slik, som jeg forsøkte å gi uttrykk for i mitt innlegg, at prosjektet er godt, men saken er dårlig. Den er dårlig opplyst og lite avklarende på en del punkter. Derfor har det vært nødvendig med en omfattende brevveksling med departementet, slik situasjonen også var for ti år siden.

Hallgeir H. Langeland (SV) [12:27:53]: Det var jo eit freistande utsetjingsforslag som Sortevik no eigentleg seier at Framstegspartiet har.

Mitt spørsmål er meir retta mot forskjellar mellom ulike prosjekt. Ved Bergensprogrammet var det snakk om at ein ville ha ei folkerøysting om bybaneproblematikken. Når det gjeld Hardangerbrua, er det ikkje snakk om det.

Der er det tydeleg at det er berre å køyra på, sjølv om ein skal venta nokre månader eller år, alt etter som.

Kva er grunnen til at ein har ei anna haldning i spørsmålet om folkerøysting om Hardangerbrua? Ein veit jo f.eks. at Hordalands befolkning gjennom meningsmålingar i BT har sagt at dei ønskjer å prioritera rassikring framfor større vegprosjekt. Er det utfallet av den folkerøystinga som gjer at ein ikkje vil risikera ei folkerøysting, eller kva er grunnen til at Framstegspartiet ikkje ønskjer ei folkerøysting i denne saka?

Arne Sortevik (FrP) [12:29:10]: Jeg tror at også representanten Langeland var med på komiteens reise til Bergen. Vi hadde høring om Bergensprogrammet, hvor det ble gjort veldig klart at det var et sterkt folkelig engasjement med et sterkt og tydelig ønske om folkeavstemning knyttet til to viktige prinsipper i det programmet. Vi har ikke registrert at det foreligger et tilsvarende engasjement her. Hadde det gjort det, ville vi nok lyttet til det, men vi har ikke registrert at det foreligger. Derimot foreligger det klart i Bergensprogrammet, til og med dokumentert med 20 000 underskrifter.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Hallgeir H. Langeland (SV) [12:30:08]: SV stemmer for Hardangerbrua, som me har vore imot lokalt, regionalt og nasjonalt gjennom alle år, og som me seinast stemde imot for ti år sidan, då saka var oppe i Stortinget.

I debatten for ti år sidan var ein del av forklaringa frå den ikkje ukjende, nokre vil kalla han brubyggjar, tidlegare samferdsleminister Kjell Opseth om kvifor ein ikkje kunne stemma for, grunnen til at partiet var imot, at trafikkgrunnlaget var for usikkert, og ikkje minst at miljøtilhøva knytte opp mot Hardangervidda ikkje var avklarte. Den same grunngevinga hadde forresten òg tidlegare statsminister Gro Harlem Brundtland.

Bondevik II, med Venstre, Kristeleg Folkeparti og Høgre, la fram denne saka i valkampen, og det hadde dei sikkert sine gode grunnar for. Det skulle nok vera ein veljarmagnet. No blei ikkje Hardangerbrua slik sett god nok. Sponheim og regjeringa blei kasta trass i at dei la fram denne saka. Me i den nye, raud-grøne regjeringa måtte altså innretta oss etter denne saka. Me kunne trekkja ho, utsetja ho eller la saka gå. Det brukte den nye regjeringa nokre månader på å finna ut av.

Frå SVs og mi side var desse månadene viktige for å finna ut av dei spørsmåla som m.a. tidlegare statsråd Opseth og statsminister Gro Harlem Brundtland stilte – pluss nokre fleire. Me stilte spørsmål knytte til trafikkgrunnlaget. Me stilte spørsmål om konsekvensane knytte til villreinen på vidda – kva som måtte gjerast med dei, og kva det eventuelt ville kosta. Me stilte spørsmål om kva brua ville bety for det viktige sambandet mellom Utne og Kvanndal. Me stilte spørsmål om korleis ein ny Jondals-tunnel ville spela inn på trafikkgrunnlaget osv. Og me stilte spørsmål om kva det ville bety for stamvegnettet som allereie eksisterer. Dessutan hadde me ei rekkje andre problemstillingar knytte til f.eks. klimagassproblematikk,

Regjeringas prioriteringar i forhold til Nasjonal transportplan, der brua i utgangspunktet ikkje er med, men der ein kan risikera at ho kjem inn. Ja, desse spørsmåla og fleire andre spørsmål stilte me i den perioden som denne saka blei behandla i Regjeringa.

Svaret frå Regjeringa var at Hardangerbrua skal byggjast. Nokre av dei spørsmåla SV har stilt, er det svart på alleie, og nokre skal Regjeringa komma tilbake til.

Hardangervidda og villreinen skal Regjeringa komma tilbake til. Det blir ei viktig sak i forhold til det internasjonale ansvaret me har for den unike villreinstamma på Hardangervidda. Det kan bety at vegmidlar må omprioriterast. Men det kan òg bety at ein må setja opp nye bommar for å sørgja for at villreinen blir vareteken.

I spørsmålet om ferjesambandet Utne–Kvanndal seier fleirtalet i komiteen at det skal oppretthaldast, ikkje minst ut frå næringspolitiske årsaker. Hordaland SV seier i ei fråsegn at sambandet må ha moderne ferjemateriell og «same avgangsfrekvens som i dag». Dette er det lett å vera einig i, men vanskeleg å vera heilt bastant på. Så lenge – for å seia det slik – klaven er på vestsida av fjorden, medan kua står på den andre sida, er det vanskeleg å ha eit veldig bastant svar på dette. Men det er ikkje tvil om at me frå SV si side vil følgja opp det som Hordaland SV har sagt om å forsøkja å oppretthalda dette ferjesambandet som det er i dag.

Regjeringa er klar på at klimagassutsleppa skal ned, og at me skal ha meir transport frå veg til bane og båt. Regjeringa vil sjølvstilt følgja opp dette framover og komma tilbake til dei mange områda som det får følgjer for, og som er viktige, etter dagens vedtak om Hardangerbrua.

SV stemmer for brua og ønskjer lykke til med prosjektet!

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [12:35:29]: Et spørsmål til representanten Langeland om fergesambandet som mange etter hvert har vært inne på.

Jeg merket meg at representanten Langeland sier at SV vil forsøke å følge opp de føringene som er gitt fra eget parti i Hordaland fylke. Mener representanten Langeland at fergesambandet har fått en avklarende og sikker formulering i det som ligger inne i flertallsinnstillingen? Og hva var eventuelt til hinder, slik representanten Langeland ser det, for at man kunne vært tydeligere og faktisk så tydelig som Ullensvang kommune selv har vært i en enstemmig innstilling for å gi regionen sikkerhet for at fergesambandet blir ivarettatt på en god måte også i fremtiden?

Hallgeir H. Langeland (SV) [12:36:33]: Ja, SV er veldig for ferjer både her og der. Det som er tilfellet i denne saka, er det som eg refererte frå Hordaland SV sitt vedtak, at me så godt som mogleg ønskjer å oppretthalda dette sambandet som det er i dag. Men samtidig står me altså bak ein fleirtalsmerknad i komiteen, slik representanten viser til.

Det er ingen tvil om at dette sambandet er veldig viktig, ikkje minst for dei 1 400 som bur på vestsida av Sør-

fjorden. Det har eg forstått veldig godt, og det er derfor viktig for SV i regjering å vera med og bidra til at det blir skikkeleg og oppretthalde. Men det er utryggeleik, som eg nemnde i mitt innlegg. Når me har kua på Hardangerbrua og klaven i Ullensvang, så kan dette bli problematisk. Men SV skal utan tvil jobba for eit sterkt og godt samband mellom Utne og Kvanndal.

Jan Sahl (KrF) [12:37:45]: Det var vel ikke mange som hadde forventet et slikt innlegg av representanten Langeland, med mindre vi hadde visst at SV sitter i regjering – til det har vi deltatt i for mange debatter om denne saken tidligere. Kristelig Folkeparti og SV har en felles bakgrunn her, i og med at vi tidligere har stemt imot, men nå stemmer for.

Jeg har et spørsmål til SV, som går ett skritt lenger, etter mitt skjønn. Langeland innrømmer for så vidt det selv når han sier til Dagbladet at vi svelger en kamel i denne saken. Det går på dette med sikkerheten som lå fra vår regjering, om at skal vi bygge tunneler, skal vi også ha en garanti for at vi klarer å finansiere dette. Miljøtunnelene ligger ikke inne i Nasjonal transportplan. Det er ikke statlige midler inne for øyeblikket. Det var snakk om en del-finansiering med bompenger. SV har også svelget den kamelen.

Hvordan skal en da kunne sikre reinen på Hardangervidda?

Hallgeir H. Langeland (SV) [12:38:53]: No er det heldigvis ikkje kamelar på Hardangervidda.

Det er jo slik at ein skal komma tilbake til tunnelane. Det er det Regjeringa har sagt at ein skal gjera, og det held representanten Langeland seg til. Derfor er ein ikkje inne på dei formuleringane som ein har frå den førre regjeringa, som la fram denne proposisjonen besynderleg nok utan ei finansiering av desse miljøtunnelane. Ein skauv dei framfor seg, slik ein også gjer i ei anna sak her i dag. Problemstillingane er knytte opp mot den førre regjeringa, der det var viktig å fremja mange saker i valkampen. Dette må den nye regjeringa gå og rydda opp i no, og det er litt dumt. Men det er framleis mange kamelar igjen (munterheit i salen).

Lars Sponheim (V) [12:40:03]: Maken til kamelsluking som det representanten Langeland har gjort fra denne talerstol i dag, har vel knapt noen gang skjedd i denne salen, vil jeg tro.

Jeg er selvsagt uenig med representanten Langeland i hvorvidt det var bra for landet at vi fikk et regjeringsskifte. Men én ting tror jeg vi kan være enige om: Hadde det ikke blitt et regjeringsskifte, og den forrige regjering hadde lagt fram en proposisjon om Hardangerbrua, hadde det ikke blitt et enstemmig resultat i dag. Da hadde helt sikkert SV vært imot Hardangerbrua. I dag er altså Langeland for. Ifølge han selv er det fordi Halvorsen og Regjeringen har bestemt det slik. Det eneste han kan gjøre, er å ta på seg begravellesdressen for å markere sitt egentlige standpunkt.

Jeg vil også benytte anledningen til å følge opp representanten Sahl sin replikk om miljøtunneler. For jeg tror representanten Langeland og jeg er veldig enige om nødvendigheten av at nasjonalparken bringes sammen igjen, uten en sammenhengende riksvegstreng. Nå er det forslaget som lå inne i den forrige regjering, frakoblet.

Vil SV og representanten Langeland bidra til at dette prosjektet bringes nærmere en sluttløsning enn det som synes å være tilfellet når debatten avsluttes i dag?

Hallgeir H. Langeland (SV) [12:41:28]: Eg må berre seia at det eg har på, ikkje er gravferdsdressen min. Dette er den dressen SV har utstyrt meg med (munterheit i salen).

Det representanten Sponheim er oppteken av, og som SV og sjølvsagt Regjeringa er opptekne av, er det biologiske mangfaldet knytt opp mot Hardangerbrua. Det var eg veldig presis på i mitt innlegg. Desse tunnelane blir sannsynlegvis nødvendige. Det vil kanskje gå ut over prioriteringar i NTP, eller kanskje må dei bompengefinansierast. Her er SV heilt på linje med Venstre. Problemet vårt er at me overtok denne saka frå Bondevik II og Sponheim. Eg trur representanten har rett i at saka kunne fort fått ei anna løysing dersom den førre regjeringa hadde blitt sitjande.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Jan Sahl (KrF) [12:42:54]: Det var Bondevik-regjeringen som i oktober i fjor la fram proposisjonen om utbygging og finansiering av Hardangerbrua. Kristelig Folkeparti gleder seg i dag med dem som trenger brua, og over de positive nytteeffektene som brua både direkte og indirekte vil gi. Prosjektet skal forbedre kommunikasjonen lokalt og regionalt mellom Østlandet og Vestlandet over rv. 7 på Hardangervidda. Brua koster med tilførselsveger i overkant av 2 milliarder kr og skal hovedsakelig finansieres av bompenger og lokale tilskudd.

Det er to element i den avsluttende delen av behandlingen som har blitt viet spesiell oppmerksomhet – begge går på eventuelle konsekvenser av at brua bygges: For det første at frekvensen på ferjesambandet Kinsarvik–Utne–Kvanndal skal opprettholdes som i dag, og – for det andre – konsekvensen for villreinen på Hardangervidda.

Når det gjelder ferjesambandet Utne–Kvanndal, vil jeg på Kristelig Folkepartis vegne si at vi oppfatter det slik at dette sambandet skal videreføres med dagens frekvens og kvalitet. Forsikringer om det er uttrykt både fra lokalt og fra sentralt hold. Sambandet Kinsarvik–Utne–Kvanndal skal ikke bli skadelidende på grunn av bygging av Hardangerbrua.

Eventuell økt trafikk på Hardangervidda vil påvirke det største leveområdet for villrein i Norge. Dette gjelder direkte virkninger av selv riksvegen og trafikken der, men man frykter også indirekte virkninger. Undersøkelser av eventuelle endringer i vilkårene for villreinen er igangsatt, og disse skal legges fram i løpet av 2006. Det hersker bred enighet om at denne utredningen skal legge føringer

for hvorvidt miljøtunnel skal bygges på Hardangervidda. Det er Kristelig Folkeparti glad for.

Regjeringen Bondevik foreslo at en slik miljøtunnel eventuelt skulle delfinansieres ved å forlenge bompengeperioden på brua. Jeg vil ikke legge skjul på at vi med dette står i en konflikt mellom to sentrale hensyn. For Kristelig Folkeparti er det viktig at bompenger og vegprising startes av lokale initiativ, og at Stortinget tar utgangspunkt i lokale og politiske vedtak. På den andre siden står sentrale miljøhensyn. For Kristelig Folkeparti er forvalteransvaret helt grunnleggende.

Vi vet alle hvor vanskelig det kan være å få igangsatt og gjennomført samferdselsprosjekt, spesielt når det er prosjekt som først og fremst er viktige av miljøhensyn. Ved å legge inn denne bindingen i proposisjonen ønsket Bondevik-regjeringen å forsikre seg om at eventuelle negative miljøkonsekvenser av brubyggingen skulle kompenseres fort. Her i ligger et verdifullt kompromiss mellom utbyggingslinjer og bevaringslinjer. Nå står Venstre og Kristelig Folkeparti alene igjen om å støtte Regjeringens forslag på dette punktet.

Det er oppsiktsvekkende at statsråden flere måneder etter at hennes regjering valgte ikke å trekke proposisjonen i et svar på spørsmål fra komiteen varslet at Regjeringen går vekk fra å sikre miljøtunnelene ved delvis bompengefinansiering. Hva om spørsmålet ikke hadde vært stilt? Hadde statsråden da stått ved proposisjonens opprinnelige forslag og det som var lagt til grunn?

Det er også påfallende at SV i stedet for å stå sammen med oss for å bevare miljøet, som jo har vært en fanesak for SV, nå faktisk sikrer flertall både for at brua bygges – det har som sagt SV vært imot – men også for at miljøgarantiene bortfaller. Det er synd. Mange av oss hadde håpet at SV skulle klare å få til et kompromiss i denne saken, et kompromiss for miljøets skyld. I dag må vi bare konstatere at SV ikke har lyktes med det.

For å si det med representanten Langelands egne ord, sitert fra Dagbladet 21. februar:

«Vi sitter i regjering, og Fru Halvorsen har bestemt at vi i posisjon er for.»

Det er vel noe av lærdommen som vi alle må ta av å sitte i regjering, at man må inngå kompromiss. I dette tilfellet gikk kompromisset i en retning som Kristelig Folkeparti ikke er glad for. Men når det er sagt, vil jeg si at vi støtter proposisjonen i forhold til at Hardangerbrua skal bygges, og vi gleder oss sammen med folket i Hardanger over at det nå blir bru.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Per Sandberg (FrP) [12:48:06]: Representanten Sahl gav i en tidligere replikkrunde uttrykk for at han var bekymret for manglende bompengefinansiering i forhold til miljøtunnelene. I den forbindelse etterlyste han hvem som skulle søke om bompenger. Han nevnte sjøl at den eneste aktøren måtte være villreinen.

Kristelig Folkeparti slutter seg jo ukritisk til alle bompengeprojekt som kommer i salen. De bare stempler dem. Mitt spørsmål til representanten Sahl er først og

fremst: Hvis villreinen nå skulle søke om bompenger, ville Kristelig Folkeparti da si ja? Nei, da – jeg skal utfordre Kristelig Folkeparti på det samme spørsmålet jeg hadde til representanten Halleraker fra Høyre. Sjøl om representanten Sahl er ganske tydelig når det gjelder å sikre ferjeforbindelsen Kvanndal–Utne–Kinsarvik, er mitt spørsmål ganske enkelt: Hvis bygging av bru medfører trafikknedgang på ferjeforbindelsen, vil da Kristelig Folkeparti stå oppreist og sørge for økte statlige bevilgninger for å opprettholde ferjeforbindelsen på dagens nivå?

Jan Sahl (KrF) [12:49:29]: På det konkrete spørsmålet til slutt kan jeg svare et ubetinget ja. Vi har helt klart gitt uttrykk for, både her fra talerstolen og i proposisjonen, at Utne–Kvanndal skal ha en frekvens og et tilbud som er på dagens nivå. Det vil vi også stå for i framtiden.

Når det så gjelder at Kristelig Folkeparti svelger bompengeprojekt, vil jeg bare si at Kristelig Folkeparti, som jeg var inne på her, prinsipielt ikke er for at vi skal vedta bompengeprojekt fra Stortingets side eller fra Regjeringens side. Når det kommer lokale initiativ, er vi åpne for å være med på det, fordi vi er realister. Jeg vil minne om at Fremskrittspartiet var medansvarlig for den nasjonale transportplanen som nå ligger til grunn. De var med i flertallet som vedtok den. Det betyr at det er de midlene vi har å rutte med i disse fire årene. Så selv om Fremskrittspartiet skulle ha fått mulighet for at deres forslag skulle ha gått igjennom, kan vi konstatere pr. i dag at det ikke ville ha blitt noen Hardangerbru.

Tor-Arne Strøm (A) [12:50:50]: Jeg har egentlig et spørsmål til representanten Jan Sahl som han eventuelt kanskje kan svare ja eller nei på: Synes representanten fra Kristelig Folkeparti at det vil være rettferdig at lokale brukere av Hardangerbrua skal være med på å finansiere miljøtunnelen på Hardangervidda?

Jan Sahl (KrF) [12:51:26]: Det er ingen tvil om at Hardangerbrua og vegen over Hardangervidda er nært knyttet til hverandre. Dette er ikke tilsvarende det vi har på den neste saken som vi skal ta opp, der det er spørsmål om en ESA-sak eller ikke. Det som er viktig for Kristelig Folkeparti, er å sikre at det skal være midler til de miljøtunnelene. Hvis den utredningen som nå er på gang, som vi for øvrig var sterkt med og bidro til at vi skulle få på gang i forrige periode, viser at det er påkrevd med miljøtunneler, må pengene komme fra en eller annen plass. De ligger ikke inne i Nasjonal transportplan for de første fire årene. Og jeg går da ut fra når denne regjeringen går vekk fra dette, er det fordi den vil komme opp med penger slik at disse miljøtunnelene vil bli bygd. I så fall er det for oss en fornuftig løsning. Men garantien for at der skal være midler er tatt bort av denne regjeringen.

Per Sandberg (FrP) [12:52:50]: Jeg følte strengt tatt behov for å be om en replikk til, når representanten Sahl på en måte presenterer dette som om Nasjonal transportplan er vedtatt fra 1. januar 2006. Det er den slett ikke. Rammene i Nasjonal transportplan ut fra det forliket som

Fremskrittspartiet inngikk med Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV, foreligger jo ikke. Den rød-grønne regjeringen har sviktet med 1,6 milliarder kr i 2006 i forhold til det forliket. De rammene eksisterer ikke, for bare å opplyse representanten Sahl om det.

Jeg har et nytt spørsmål, i og med at Kristelig Folkeparti ikke er med på merknaden på side 4 i innstillingen. Det er en merknad fra et flertall i komiteen, Arbeiderpartiet, Høyre, SV og Senterpartiet, der det understrekes at «innkrevjing skal opphøre og bomstasjon skal nedleggjast, når prosjektet rv 7/rv 13 Hardangerbrua er nedbetalt». Den merknaden er ikke Kristelig Folkeparti med på. Betyr det at Kristelig Folkeparti vil ha en åpning for eventuelt å kunne knytte bygging av miljøtunnelene til dette prosjektet på et senere tidspunkt?

Jan Sahl (KrF) [12:54:12]: Når det gjelder å forholde seg til rammene i Nasjonal transportplan, har også Fremskrittspartiet god erfaring med hva det går ut på. I det flertallet som la opp til den høye rammen, var også Fremskrittspartiet med. De var med på at man skulle bruke 1 milliard kr ekstra pr. år også til bane. Det gikk ikke lenger enn til første budsjett, så var de løftene brutt – for alt de var verd.

Man kan ikke skylde på den sittende regjeringen. I forhold til Nasjonal transportplan ligger man for øyeblikket 1,6 milliarder kr etter. Jeg bare konstaterer at det ikke er penger til miljøtunneler.

Når det så gjelder framtiden, ligger den i den sittende regjeringens hender. Vi er dessverre i mindretall her, og vi forholder oss til hva Regjeringen kommer til. Vi vil nå være forkjempere for at Stortinget må komme med bevilgninger slik at miljøtunnelene kan bygges – dersom konklusjonene er at de må bygges.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Lars Sponheim (V) [12:55:28]: Også jeg vil slutte meg til alle dem som gratulerer Hardanger med dagen i dag. Jeg hadde som nyvalgt formannskapsrepresentant i Ulvik gleden av å sitte ringside en fin vårdag i 1985, da Johan J. Jakobsen sa de bevingede ord som er referert mange ganger i dag. Jeg hadde også den mindre glede å se en betuttet gjeng med bunadskledde hardinger forlate galleriet i stortingssalen med nederlag i juni 1996. Hadde noen på det tidspunktet tort inngå et veddemål om sannsynligheten for at det ti år senere ville komme opp en sak i Stortinget med enstemmighet for bygging av Hardangerbrua, tror jeg det ville ha blitt fantastiske odds. Men det er altså den situasjonen vi er kommet i. Vi kunne ha brukt mye tid på å analysere den, men det er iallfall en flott historie for Hardanger at vi har kommet dit.

Det er sagt mye i denne debatten om disse prosjektenes nasjonale betydning. Det gjelder både en nord-sør-akse, i det indre av Vestlandet, og – ikke minst – en øst-vest-akse. Jeg tror personlig at den sist nevnte kommer til å få en større betydning enn det mange har tort legge vekt på så langt. Den effektive veien mellom landets to største byer er jeg ganske sikker på kommer til å gå her. Tallene

her kommer nok til å vise noe annet enn det som ligger i prognosene.

Det har på en måte ikke vært politisk korrekt å tørre løfte dette veldig, men jeg vil i denne debatten allikevel velge å gjøre det. Dette kommer til å bli hovedveien øst-vest. Det er ingen tvil om det. Den er så effektiv, og den fungerer så godt. Hvis den en gang i framtiden også blir supplert med de gode miljøtunnelene, som vil gjøre den til en sikker vei over vidda, kommer den til å bli dynamikken i denne utviklingen. Jeg tror det er fornuftig for landet.

Jeg har allikevel lyst til å benytte denne anledningen til å si litt om lokale og regionale forhold, siden jeg er stortingsrepresentant for Hordaland og er bosatt i en av vertskommunene til denne brua. Det vedtaket som ble fattet i 1996, da Hardanger – som det eneste stedet i Norge, nesten – ikke lyktes med å få fram et stort bompengeprojekt, har skapt en negativ psykologi og har i ti år virket litt lamvende på mye av utviklingen, i og for seg utover det som brua representerer. Det var på en måte slik at alle andre lyktes – med trekantsamband, med konkurrerende prosjekter i Hordaland, men ikke i Hardanger. Det at man legger dette forholdet bak seg, tror jeg er viktig for mye, for mer enn det brua representerer.

Det er selvsagt mange lokale og regionale forhold knyttet til denne brua. Større deler av Hardanger får fastlandsforbindelse. Man kan kjøre sammenhengende med bil til den viktige Bergenshalvøya og til Bergens-markedet, og ikke minst er brua viktig for reiselivet sør for fjorden. Men jeg tror også at vi skal stoppe opp ved det forhold at når brua er bygd, og man står midt på den, så er det et kvarters kjøring til fire rådhus. Det er rådhusene i de tre kommunene med 1 000–1 200 mennesker i hver og i en litt større, Ullensvang. Et samarbeidsmonster sett i lys av noe slikt kommer til å skape en helt ny dynamikk og en ny utvikling i denne regionen. Det vil bli et bo- og arbeidsfelleskap som kommer til å forandre regionen i positiv forstand, men også slik at man blir stilt overfor en del utfordringer.

En av utfordringene er tydelig adressert i denne debatten. Det gjelder utviklingen på den andre siden av Sørfjorden, på Folgefonnhalvøya, på vestsiden og i Jondalen. Jeg er glad for å kunne registrere at Stortinget i dag er opptatt av at vedtaket ikke skal gi en positiv dynamikk for deler av Hardanger og gjøre Folgefonnhalvøya til en bakevje. Derfor er ferjesamband, frekvens og kvalitet så viktig. Men det er også viktig at denne delen av Hardanger, nær sagt fra i morgen av, både lokalt og også regionalt og nasjonalt får økt oppmerksomhet, slik at den ikke blir en bakevje, men får være med i en positiv reiselivsutvikling og -satsing. Det synes jeg mange gode krefter bør bidra til.

Debatten om Hardangerbrua og miljøet har vært sentral gjennom flere år. Sett fra det ståstedet jeg har fulgt denne miljødebatten, vil jeg grovt sett dele den i to elementer. Det ene er en generell motstand mot alle veiprojekter, basert på prognoser for økt trafikk og det som det representerer av forurensing og desslike. Hardangerbrua har på en måte blitt adressen for frustrasjoner over alle slike prosjekter. Jeg tror mange i Hardanger har følt at Hardangerbrua er blitt plukket ut til å være en slik adresse for

frustrasjoner, nærmest fordi de er så få, og fordi de bor så spredt. Dem går det an å ta, mens sunnhordlendinger og mange andre vinner fram med sine prosjekter. Det er saklig sett slik at dette er en veistump på 1,3 km. Det er ikke noe dramatisk for miljøet – selvsagt er det ikke det. Det reelle i miljødebatten om en hardangerbru er Hardangervidda – det forhold at vi har dette nasjonale monumentet som nasjonalparken er, og det forhold at vi har en riksvei som går igjennom, i og for seg helt uavhengig av at det går en ferje der. Utfordringen med å bygge en miljøtunnel som bringer nasjonalparken sammen, og som også skaper en mer trafikkssikker vei, må vi ikke gi opp. Jeg håper statsråden på en positiv måte kan kvittere for nødvendigheten av at det arbeides for slike miljøtunneler.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Svein Gjelseth (A) [13:01:00]: Venstre sin tidlegare samferdselsminister, Torild Skogsholm, såg det som aktuelt å forlengje bompengeperioden for Hardangerbrua for å finansiere eventuelle miljøtunnelar på Hardangervidda. Synest representanten Lars Sponheim at det er rimeleg at lokalbefolkninga i Hardanger skal betale for eit slikt prosjekt på Hardangervidda?

Lars Sponheim (V) [13:01:40]: La meg først få gi uttrykk for, når Arbeiderpartiet tar replikk på meg i denne debatten, at det ikke er ofte jeg husker replikker på innleggene mine fra debatter i denne stortingssalen. Men jeg husker fremdeles meget godt replikken fra Arbeiderpartiets daværende talskvinne for dette prosjektet i samferdselskomiteen, Solveig Torsvik, 10. juni 1996. Det var noe av den bitreste, skarpeste og mest arrogante motstanden mot hardangerbru jeg noen gang har opplevd. Heldigvis ser det annerledes ut i dag.

Så til spørsmålet: Jeg satt i den regjeringen som fremmet dette forslaget, og jeg så nødvendigheten av å koble bru til en sikkerhet for at miljøtunnelene ville komme. Da var jeg – også som en betydelig bruker av dette – villig til å være med og finansiere det. For ett sted må bompenginnkrevningen foregå, og den måten å drive inn penger på, gjennom bodene – hadde jeg nær sagt – er ikke den mest effektive måten. Så jeg mener det er nødvendig. Når det ikke lenger er tilfellet, og det er frakoblet i dag, ber jeg om at statsråden raskest mulig gir oss sikkerhet for at tunnelene kommer på en eller annen måte – for det er nødvendig.

Per Sandberg (FrP) [13:03:03]: Jeg vil gjerne følge opp forrige replikkrunde.

Det er riktig at Venstre har snudd i forhold til å koble finansieringen av miljøtunneler opp mot Hardangerbrua. Jeg vil be representanten Sponheim om å se på merkningen på side 4 i innstillingen, som jeg også refererte til i min forrige replikk til Kristelig Folkeparti. Der er Venstre med, sammen med flertallet, og man slår fast og understreker at når det gjelder Hardangerbrua, skal innkrevningen opphøre og bomstasjonen nedlegges når prosjektet er nedbetalt.

Mitt spørsmål til representanten Sponheim er: Er det et prinsipp som Venstre vil forholde seg til, eller er det bare slik at Venstre vil vurdere det fra sak til sak, slik at når Venstre finner det for godt, skal enkelte prosjekter videreføres, enten i form av høyere bompengavgift eller i form av forlenget bompenginnkreving, for å betale andre prosjekter?

Lars Sponheim (V) [13:04:22]: Det er min oppfatning og Venstres oppfatning, og det var også Bondevik II-regjeringens oppfatning, at Hardangerbrua var miljømessig akseptabel hvis vi fikk sikkerhet for at miljøtunnelene ville komme. Den sikkerheten har stortingsflertallet nå dekket. Jeg er så opptatt av at Hardangerbrua kommer, at jeg ikke synes det er et stort poeng å file veldig på dette i dag.

Jeg beklager at vi i dag ikke får den nødvendige finansielle sikkerheten. Jeg tror ikke at det på noe tidspunkt blir noe lokalt bompengeselskap og initiativ for å innkreve bompenger til Hardangerbrua. Jeg tror det er et nasjonalt prosjekt for å sikre en helhetlig nasjonalpark. Når det prosjektet kommer opp, vil det være naturlig å diskutere en finansiering som er frakoblet dagens innkreving for Hardangerbrua, sannsynligvis med et bompengeprojekt og med bompenger plassert i en eller annen ende av disse miljøtunnelene. Jeg håper statsråden vil komme tilbake med et slikt prosjekt. Men jeg beklager altså at vi i dag ikke får finansiell sikkerhet for bygging av disse miljøtunnelene.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Statsråd Liv Signe Navarsete [13:05:48]: Dagen i dag er ein etterlengta dag for store delar av Hardanger og omland. Det speglar seg i eit stort frammøte på galleriet. Eg ser at det blinkar i nypussa sølv og hardangerbunader, og det har si årsak.

Det har vore ein krunglete veg fram for Hardangerbrua. Denne proposisjonen, som er den andre om brua, vart fremja av regjeringa Bondevik II og halden oppe av dagens regjering. Eg er glad for at komiteen har slutta seg til framlegget om utbygging og finansiering av Hardangerbrua, og at me no får eit samrøystes vedtak. Det hadde kanskje ikkje skjedd om me ikkje hadde fått eit regjeringskifte – som det har vore sagt før i debatten.

Eg er vidare glad for at to fleirtal i komiteen har slutta seg til at Regjeringa Stoltenberg II ikkje vil halde oppe koplinga mellom bygginga av Hardangerbrua og bygginga av miljøtunnelar på Hardangervidda. Vinterdrift på rv. 7 er sentralt i vurderingane av vilkåra for villreinen. Eg vil kome tilbake til Stortinget når eg har fått meir kunnskap om denne samanhengen.

Eg er òg glad for at komiteen har slutta seg til Regjeringa sitt syn, at det skal vere eit tenleg tilbod i ferjesambandet Kinsarvik–Utne–Kvanndal, sjølv om brua vert bygd for å halde oppe og vidareutvikle den etablerte nærings- og busetnadsstrukturen i området. Om mindretalet, som har eit meir detaljert framlegg om ferjefrekvensen, faktisk ynskjer å ta framlegget opp til votering og få det

røysta ned, er opp til mindretalet sjølv. Men det er neppe tvil om at saka taper på at framlegget kjem opp til votering.

Hardangerbrua vil erstatte dagens ferjesamband mellom Bruravik og Brimnes og skal byggjast mellom Vallavik i Ulvik herad og Bu i Ullensvang herad. Prosjektet vil betre kommunikasjonane både lokalt i indre Hardanger og regionalt. I tillegg til brua, som vil få ei total lengd på 1 380 meter, skal det byggjast 2,4 km tunnel og 0,8 km veg i dagen. I tillegg kjem 0,9 km gang- og sykkelveg fram til brua.

Styringsramma for Hardangerbrua er på 1 810 mill. 2005-kroner. Prosjektet skal finansierast gjennom bompengar, fylkeskommunale og lokale tilskot, innsparte ferjetilskot og ordinære statlege midlar, men i hovudsak gjennom bompengar og lokale tilskot. Eg har merka meg at Hordaland fylkeskommune er villig til å bruke midlar frå ramma til andre riksvegar til eit prosjekt som òg inngår i stamvegnettet. Det innsparte ferjetilskotet er knytt til nedlegging av dagens samband Bruravik–Brimnes.

Det er lagt til grunn forskotsinnkrevjing frå køyretøy i ferjesambandet Bruravik–Brimnes i om lag fem og eit halvt år frå prosjektet er godkjent av Stortinget og fram til trafikkopning i 2011. Det er vidare lagt til grunn etterskotsinnkrevjing i om lag 15 år. For å få perioden ned mot 15 år er det i finansieringsplanen lagt til grunn 180 mill. 2006-kroner i statlege midlar til prosjektet i perioden 2010–2015. Fylkeskommunen har garantert for opp til 1 300 mill. 2004-kroner i låneopptak. Eg har merka meg at fleirtalet i komiteen føreset at bompengeselskapet og garantisten arbeider for ei optimal rentebelastning på låneporteføljen innanfor ein akseptabel risiko, og føreset at så vil skje.

Hardangerbrua er eit resultat av langsiktig, hardt lokalt arbeid og viser kor stort engasjement det er for samferdselsløysingar i det langstrakte landet vårt. Fylkeskommunen og dei lokale styresmaktene tek eit stort ansvar – fylkeskommunen som regionalpolitisk aktør, vel vitande om kor viktig brua er for næringslivet og busetnaden i Hardanger og den utviklinga ein kan få i positiv lei.

Eg ynskjer Hardanger til lukke med dagen og til lukke med eit prosjekt som eg håpar vil føre til vekst og utvikling i regionen.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Arne Sortevik (FrP) [13:10:13]: Vekst og utvikling i regionen er viktig. Jeg har et par spørsmål knyttet til det.

Kan statsråden bekrefte at denne frikoblingen mellom brua og miljøtunnelene ikke er av midlertidig varighet, at dette ikke er en kobling som bringes tilbake når Regjeringen senere legger frem sak om miljøtunnelene, men at det er en varig frikobling som vil gi vekst og utvikling i regionen?

Vekst og utvikling i regionen er også avhengig av at vi har et velfungerende fergesamband Kvanndal–Utne. Kan vi få forsikringer fra statsråden om at det vil bli et velfungerende fergesamband også i fremtiden for de trafikantgruppene som bruker fergesambandet i dag, og som åpen-

bart ikke vil finne seg til rette med eller på naturlig måte vil velge brua som en ny korridor, men som vil fortsette å bruke eksisterende fergesamband Kvanndal–Utne? Vil de fortsatt få et godt tilbud, slik at vi kan få vekst og utvikling i hele regionen, også på begge sider av Sørfjorden?

Statsråd Liv Signe Navarsete [13:11:33]: Standpunktet om frikopling av Hardangebrua frå vidda hadde sjølv sagt ikkje, som det vart påstått tidlegare i debatten, samanheng med spørsmål frå Stortinget, men vart avgjort då Regjeringa – i god dialog med regjeringspartia sine stortingsgrupper – drøfta om saka skulle trekkjast frå Stortinget eller fremjast ved handsaming. Det er eit vedtak som vil stå seg over tid, og som Regjeringa sjølv sagt står inne for. Det går føre seg eit arbeid knytt til villreinproblematikken på Hardangarvidda, og eg vil sjølv sagt kome tilbake til Stortinget med ei sak når me har fått klarlagt dei problemstillingane som ein drøfta der.

Kvanndal–Utne er eit samband som skal haldast oppe, og det skal vere eit tilfredsstillande og eit velfungerande tilbod for dei som er lokale brukarar av dette sambandet. Men det er jo ingen tradisjon for at Stortinget vedtek eit detaljert rutemønster. Slik sett er eg nøgd med det vedtaket fleirtalet legg opp til, og skal følgje det opp i arbeidet framover.

Jan Sahl (KrF) [13:13:03]: Jeg står fast på det jeg sa i mitt innlegg i forhold til det som var svaret fra statsråd Navarsete, og det bemerkelsesverdige i at komiteen ikke ble gjort oppmerksom på at man hadde trukket en vesentlig del av saken før det ble stilt et spørsmål fra komiteen – midt under behandlingen, som vi var i full gang med. Vi er overrasket over at Regjeringen trekker en så vesentlig del av det som ligger her, og jeg synes vi må få en forklaring på hvorfor komiteen ikke ble orientert om det standpunktet.

Så vil jeg stille et konkret spørsmål. I dette svarbrevet viser en bl.a. til at det jo ikke vil bli noen særlig trafikkøkning på Hardangervidda selv om brua kommer. Da er det jeg stiller spørsmålet til statsråden: Har en allerede konkludert med at miljøtunnelene kanskje ikke er nødvendige?

Statsråd Liv Signe Navarsete [13:14:15]: Representanten Sahl har kanskje ikkje merka det så tydeleg enno, men vi har no ei fleirtalsregjering. Då saka vart lagd fram for Stortinget, var det Stortinget som hadde den avgjerande innstillinga i saka.

Regjeringa har i denne saka drøfta det; me skulle ikkje trekkje proposisjonen. Proposisjonen har lege i Stortinget slik som han låg, og det er sjølv sagt våre partigrupper som i arbeidet i komiteen vil stå som eksponentar for det synet som Regjeringa har i denne saka. Difor hadde me ein god dialog med våre grupper, og det inngjekk i diskusjonen i Regjeringa. Men eksponeringa av det standpunktet vil, naturleg nok, kome i stortingsbehandlinga, i og med at me valde ikkje å leggje fram ein tilleggsproposisjon i denne saka.

Lars Sponheim (V) [13:15:31]: Det er i så fall ikke bare representanten Jan Sahl som ikke helt har oppdaget at vi har fått en flertallsregjering, for det flertallet har man tydeligvis ikke brukt til å levere så veldig mange saker til Stortinget så langt. Det er typisk at når vi i dag har en av de kanskje viktigste debattene – og sakene – etter valget, er det saker fra den forrige regjering som ligger til behandling. Det er å håpe at dette flertallet klarer å bli et flertall på kammerset som gjør at det kommer saker til behandling i Stortinget.

Det gjelder også oppfølging av dagens sak – som representanten Sahl spør om – nemlig spørsmålet om miljøtunnelen. Nå er det slik at flertallet i dag bestemmer at det skal dekoples fra finansiering av hardangerbru. Men etter hva jeg forstår, sies det at miljøtunneler fortsatt er viktig. Det sies også at bompengeprojekter, som miljøtunneler vil forutsette, skal bygge på lokale initiativ. Det er den store tradisjonen. Mitt argument er at dette er et nasjonalt prosjekt gjennom en nasjonalpark, og derfor bør det være et sentralt initiativ.

Deler statsråden det synet?

Statsråd Liv Signe Navarsete [13:16:50]: Til representanten Sponheim vil eg seie at eg berre i oppryddinga etter ulike vallovnader frå min forgjengar og frå den førre regjeringa har lagt fram både proposisjon om Atlanterhavstunnelen og Finnfast, som skal handsamast seinare i dag – viktige og store saker, som var omtalte i store ordeleg, men ikkje lagde fram.

Når det gjeld miljøtunnelar på Hardangervidda, har eg sagt og skrive om at det går føre seg eit utgreiingsarbeid som skal vere ferdig i 2006. Denne statsråden vil avvente konklusjonane i dei drøftingane vi skal ha, før ho konkluderer med omsyn til kva Regjeringa vil gjere – om ein vil gå for miljøtunnelar eller ikkje. Eg registrerer i proposisjonen frå Bondevik II-regjeringa at det òg var det den regjeringa ville gjere. Det er ikkje sagt i proposisjonen at ein skal ha miljøtunnelar. Det er sagt at dersom ein vurderer miljøtunnelar, vil ein knytte bompengainnkrevjing til desse miljøtunnelane. Først må me gjere ei vurdering av om me skal ha miljøtunnelar, så får me finne finansieringa deretter.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

Hilde Magnusson Lydvo (A) [13:18:18]: Ja, da er dagen kommet, som så mange har ventet på – og kanskje særlig de som ikke gav opp etter nederlaget denne saken led i 1996. Tenk at det da skulle bli et enstemmig vedtak vi skal fatte litt senere i dag!

Hardangerbrua må vel kanskje være det samferdselsprosjektet som setter norgesrekord i lokalt engasjement, både menneskelig engasjement og når det gjelder penger. Til det første må det sies at fylkeskommunen har hatt denne brua som sitt prioriterte veiprojekt nummer én i snart over ti år. Nabokommuner og Bergen kommune har engasjert seg sterkt i saken. Bakgrunnen for at saken kommer opp igjen i dag, er det sterke engasjementet fra både lokale myndigheter, næringsliv og befolkningen i regionen.

Kommuner som er berørt av brua – Eidfjord, Voss, Granvin, Kvam, Ullensvang og Ulvik – har satt av penger til brua, trass i veldig trang kommuneøkonomi, og Bergen kommune har også vært bidragsyter økonomisk. Eidfjord kommune, som er en kraftkommune, har brukt flere hundre millioner til nødvendige forarbeider og forprosjekter til brua, også til tilførselsveier og selve prosjektet. Dette viser med all tydelighet hvor gjerne fylket og regionen har ønsket dette samferdselsprosjektet.

Eidfjord kommune har ca. 900 innbyggere, og på de utallige folkemøtene som har vært opp gjennom årene, har det på noen møter vært over 1 000 mennesker – et vanvittig lokalt engasjement. Det er også veldig gledelig for hele regionen å få denne fergefrie veiforbindelsen mellom øst og vest, som vil gi den korteste veien mellom Bergen og Oslo.

Jeg er sikker på at dette prosjektet vil være en ny giv for Indre Hardanger, som sårt trenger det etter nedadgående folketall og næringsutvikling. Det vil også kunne være avgjørende for om unge familier ønsker å bosette seg i denne delen av landet, og om ungdom som har flyttet ut, ønsker å flytte tilbake etter at de har tatt utdanning. Brua vil gi folket i fjorden en ny frihet til å reise, den vil gi forutsigbarhet og gjøre det enklere for næringslivet som er avhengig av biltransport for å frakte varer til og fra.

Ikke minst for reiselivsnæringen er dette viktig – ikke bare fordi hengebrua i seg selv kan bli en severdighet, men fordi reiselivsnæringen i Distrikts-Norge er helt avhengig av å vise fram et lokalsamfunn der folk bor. Det er det turistene vil se. De vil ikke se gjengrodde bøer, folketomme hus eller tomme butikklokaler. Når oljen og gassen en dag er slutt, er reiselivet en av de næringene som vi virkelig har mulighet til å satse på i Norge. Derfor er det så viktig at vi i dag er med på å tenke framtidsrettet for denne næringen.

Selv om trafikantene nå må belage seg på å betale bompenger for en tid, vil det ikke bli fergebillett til evig tid.

Det er ikke mange saker i Stortinget som avgjøres enstemmig, som har så mange tilskuere på galleriet – sågar noen i bunad. Det bare viser at de følger opp helt til siste nikk, de som er fra regionen.

Som vossing vil jeg til slutt gratulere Hordaland – og ikke minst standhaftige hardinger – med at saken blir vedtatt i dag. Senere kan vi kanskje skåle i sider!

Per Sandberg (FrP) [13:22:14]: Det er mange glade representanter her i dag, og det er mange glade tilhørere. Jeg er veldig glad, eller litt bekymret også, kanskje, fordi noen har hevdet at Fremskrittspartiets forslag i denne saken er et utsettelsesforslag, mens majoriteten av representantene har gitt uttrykk for at de er glade fordi saken blir enstemmig vedtatt. Noe forvirring er det kanskje, og derfor vil jeg gjerne ta opp noe som går på forslaget vårt.

Når representanten Helleland bruker så mye av sitt engasjement i forhold til å påstå at Fremskrittspartiet har en annen agenda, er det viktig å presisere det som står i Fremskrittspartiets forslag: Der står det klart og tydelig at vi støtter prosjektet, slik det er redegjort for, men at vi

ønsker å erstatte bompengefinansieringen med statlig finansiering – derfor er vi med i det enstemmige vedtaket om at prosjektet vedtas. Men, som også min kollega representanten Sortevis redegjorde for, er det en viss skepsis ute og går hos Fremskrittspartiet. Det framgår av resten av vårt forslag, hvor vi ønsker at staten hadde tatt det finansielle ansvaret – noe det ikke ser ut til at den gjør denne gangen heller. Hvis vi hadde fått flertall for dette, ville vi krevd at staten i større grad sikret statlig finansiering, med ytterligere kvalitetssikring av trafikkgrunnlaget.

Jeg synes det er sunt at vi i Fremskrittspartiet, som står helt alene om å mene at staten skal ta større ansvar når det gjelder å bygge infrastruktur i dette landet – noe som er nedfelt i vegloven, men som flertallet i denne sal fraviker gang på gang – viser at vi er skeptiske til enkelte prosjekter. Det har vi til de grader gjort i det forslaget som ligger her. Det framgår av de rapportene som ligger til grunn, ikke minst Møreforsknings rapport, som er ganske klar i sin tale når det gjelder samfunnsnyttene av dette prosjektet. Men så har vi også falt ned på at når det er så stor usikkerhet knyttet til dette prosjektet, er det en enda større grunn til at staten tar ansvar for finansieringen. Da synes vi det er meningsløst at den regionale og den lokale gjennomgangstrafikken og lokale trafikanter skal ta den risikoen som ligger der – desto viktigere er det at staten tar en større andel av finansieringen. Når vi ser den store andelen bompenger som ligger i dette prosjektet, er jeg også redd for at det kan danne grunnlag for økte bompengandeler i alle de andre prosjektene som måtte komme på et senere tidspunkt.

Vi har også vært klare og tydelige på og gitt uttrykk for at vi er bekymret for at byggingen av broen vil ødelegge for ferjeforbindelsene. Jeg synes at Fremskrittspartiet har fått klare og tydelige svar fra de aller fleste her i dag om at hvis vi får en vesentlig nedgang i ferjetrafikken, skal staten sørge for å bruke noe mer ressurser på å opprettholde ferjeforbindelsene. Det er Fremskrittspartiet meget fornøyd med.

Noen har lurt på hvorfor Fremskrittspartiet ikke har etterlyst en folkeavstemning. Det har jo vært gjort undersøkelser i regionen der det er spurt om hvorvidt en prioriterer satsing på rassikring eller på bro. Tilbakemeldingene var ganske klare, men det forteller Fremskrittspartiet at folk i denne regionen ikke slår seg til ro med å få denne broen. Regionen vil fortsatt øke presset på oss som har ansvaret for infrastrukturen for at vi i større grad tar et ansvar i forhold til rassikring. Det har Fremskrittspartiet gjort i flere omganger, og det vil Fremskrittspartiet fortsette med, selv om denne broen kommer på plass.

Vi er også fornøyd med at det er noenlunde klarlagt med flertallet i denne sal at dette prosjektet skal finansieres, nedbetales og avsluttes uten å knyttes til andre prosjekter.

Torstein Rudihagen (A) [13:27:46]: Frammøtet på galleriet viser at dette er ein stor dag for Hardanger. Vi ser her på mange måtar eit bilete på det lokale engasjementet for Hardangerbrua, som etter mange år blir krona med resultat.

Når eit samrøystes storting her i dag seier ja til bruprojektet, er det starten mot ein enda større dag, da brua venteleg står ferdig, i 2011. Indre Hardanger, som andre distrikt og regionar i dette landet, treng gode kommunikasjonar skal folk kunne bu og ha livsgrunnlaget sitt her. Samferdselstilbod er noko av det viktigaste vi kan bidra med for å ta heile landet i bruk. Dette har folk i regionen sjølv sagt innsett. Derfor er folk og næringsliv, fylkeskommune og kommunar sjølve viljuge til å trø til økonomisk for å få bygd Hardangerbrua. Dette er det viktig å ha med seg når dette projektet skal vurderast. Det vil ikkje kome meir statlege midlar til andre fylke og projekt her, sjølv om ein seier nei til Hardangerbrua. Her skal det rett nok brukast 180 mill. statlege kroner, men dette er dei fylkesfordelte midlane til såkalla andre riksvegar som Hordaland fylkeskommune vel å prioritere inn i dette projektet. Dette projektet vil betre kommunikasjonane i Indre Hardanger, gi lettare regionalt transporttilbod og betre aust–vest-sambandet.

Når det gjeld aust–vest-sambandet, er det likevel viktig å understreke vedtaket om at stamvegen E16 skal vere hovudferdselsåra mellom Oslo og Bergen òg i framtida. Hardangerbrua, med noko auke i trafikken på rv. 7 over Hardangervidda, rokkar ikkje ved det.

Auka trafikk med konflikt med villreinen har elles vore halde fram som ei sterk innvending mot bygging av Hardangerbrua. No vil truleg trafikkauken bli liten, slik Regjeringa skriv i proposisjonen, men villreinproblematikken eksisterer uavhengig av bygging av hardangerbru. Den problematikken må vi kome attende til uansett når vi har eit betre grunnlag for å vurdere nødvendige tiltak. Derfor er det da òg presisert frå Regjeringa si side – noko fleirtallet i innstillinga viser til – at ein vil frikople bygginga av Hardangerbrua frå spørsmålet om miljøtunnelar på Hardangervidda, dvs. at ein går bort frå moglegheita til å forlengje bompengerperioden på brua for å finansiere eventuelle tunneløysingar på vidda.

Eit anna ankepunkt mot bruprojektet er påstanden om usikkert trafikkgrunnlag og dermed òg finansieringsoppbygget. I proposisjonen er trafikkgrunnlaget vurdert. Samferdselsdepartementet seier da òg at trafikkprognosane er usikre. Fleire konsulentar har vore engasjerte for å kvalitetssikre trafikkgrunnlaget. Likevel: Når det gjeld den eksterne kvalitetssikringa, går det fram at konsulenten konkluderer med at den årsgjennsnittstrafikken som Statens vegvesen har lagt til grunn, både like etter opninga og om nokre år, representerer eit nokså nøkternt anslag. Elles er det sjølv sagt teke høgd for korleis eventuell svikt skal kunne handterast etter gjeldande retningslinjer for bompengerprosjekt.

Ein har elles frykta at ferjesambandet Kinsarvik–Utne–Kvanndal vil bli lagt ned. Dette sambandet skal sikrast, og fleirtallet i komiteen strekar under i innstillinga at det skal vere eit tenleg tilbod på dette ferjesambandet òg i framtida – dette for å halde oppe den etablerte nærings- og busetnadsstrukturen i området, ikkje minst.

Indre Hardanger er eit særleg vakkert område. Det gjer det attraktivt for turistane, og reiselivet er eit viktig næringsgrunnlag. Om Hardangerbrua vil svekkje eller styr-

kje turismen, kan nok diskuteras, men eg trur det vil bli ei vakker hengebru som kjem på plass inne i fjorden, i alle fall mykje vakrare enn den brua som var aktuell for ti år sidan, da det var nokså mykje steinfallingar på bae sider. I så måte var det kanskje lurt å vente. No kan kanskje brua bli ein reiselivsattraksjon eller eit mål i seg sjølv. Det er grunn til å ønskje Hardanger til lykke, både med betre kommunikasjonar og med framtidig satsing på turisme.

Trond Helleland (H) [13:32:34]: Endelig – endelig gjør Stortinget det rette vedtaket om hardangerbru. Det har vært lenge å vente for oss som har vært brutilhengere i mange år. Nå er imidlertid dagen her, og det er all grunn til å gratulere ildsjeler i Hardanger, kommunestyrer, fylkesting og bruseskap med enorm innsatsvilje, pågangsmot og tro, tro på at en god sak skulle finne en god løsning.

Når to regjeringer nå står bak forslaget om ny hardangerbru, er det ingen tvil om utfallet. Det blir ny bru! Når projektet nå blir realisert, er det takket være stor grad av lokal finansiering. I et prosjekt konstnadsberegnet til 2,2 milliarder kr går staten inn med mindre enn 10 pst., fylkeskommune og kommuner går inn med over 500 mill. kr, og resten skal betales med bompenger – eller brupenger, som en kanskje kan kalle det her.

Brua, en av verdens lengste hengebru, vil bli et landemerke, men vil først og fremst bli et viktig bindeledd mellom øst og vest og mellom nord og sør. Rv. 7 gjennom Hallingdal og over Hardangervidda er en mye brukt hovedferdselsåre mellom øst og vest, og med Hardangerbrua på plass er det grunn til å tro at trafikken vil øke.

Nå hørte jeg at den forrige taleren, fra Oppland, var opptatt av å bevare stamveien E16. En må gjerne bevare den, men hvis folk kjører gjennom Hallingdal og over Hardangervidda, må en i hvert fall vurdere statusen også for dette veisambandet.

Når en vet at to av landets flotteste og største reiselivsregioner, Hallingdal og Hardanger, ligger på hver sin side av vidda, skjønner en hvilken betydning denne brua vil få for reiselivet. I hver ende av veisambandet ligger landets to største byer, og selv om mye av godset mellom Oslo og Bergen nå går med tog, vil brua også være viktig for nyttetraffikken mellom øst og vest. Men først og fremst er dette en bru som knytter Hardanger og Hordaland sammen.

Noen har forsøkt å gjøre dette til en kamp mellom øst og vest, andre forsøker å bruke miljøargument, mens andre igjen er sure fordi dette projektet går foran andre gode prosjekt i Hordaland. Men det blir altså et enstemmig vedtak i Stortinget i dag. Det er oppsiktsvekkende i seg selv. Det er ti år siden Stortinget sa nei til hardangerbru. 71 representanter stemte for, og i Hordaland og Hardanger ristet de skuffelsen av seg, gikk på med friskt mot, og i dag blir skuffelsen snudd til glede. Brua blir vedtatt.

For meg som har arbeidet med samferdselsprosjekt i Buskerud og øst–vest-sambandet i over 20 år, kom det som et positivt tilleggselement i høringen at brua også er viktig for nord–sør-sambandet, noe bl.a. Setesdalsrådet pekte på i høringen vi hadde i Eidfjord. En indre nord–

sør-stamvei er stikkordet, som også er viktig å ha med seg når vi nå behandler Hardangerbrua.

Avklaring når det gjelder miljøtunnelene over vidda, har mange vært inne på, og den avklaringen må komme. Spørsmålet om villreinen må avklares. Med en avklart situasjon for vidda og nye prosjekt som Sokna–Ørgenvika og ny vei under Sollihøgda vil dette være et øst–vest-samband som få kan matche.

Da jeg var liten og kjørte til besteforeldrene mine i Lofthus, var den største attraksjonen for en bilsyk smågutt 500 meter asfaltert vei forbi Maurseth hotell. Nå blir det en bru med bruspenn lengre enn Golden Gate. Verden går framover!

Tor-Arne Strøm (A) [13:36:29]: Det er historisk når vedtaket om Hardangerbrua i dag blir gjort. Mange glade og feststemte mennesker har tatt turen til Stortinget og hovedstaden. Jeg vil si, som mange har sagt: Gratulerer med dagen!

Ønsket om brua er synliggjort ved klare politiske vedtak gjennom mange år i kommuner og fylkesting. Debatten om Hardangerbrua har vært en lang stafett, og nå slutter siste etappe. Det har vært mange debatter og ulike synspunkter når det gjelder denne investeringen. Men slik vil det alltid være – noen for, andre imot, og noen som ønsker omkamper. Det viser bare et folkelig engasjement, og det er bra. Samferdsel skaper debatt og ikke minst følelser.

Hardangerbrua er viktig for Hordaland og Hardanger. Finansieringen av prosjektet er en videreføring av en modell der både bompenger, tilskudd fra Hordaland fylkeskommune og kommuner i Hordaland, innsparer ferjetilskudd og ordinære statlige midler inngår.

Vi har merket oss at prosjektet har en bred lokal og fylkeskommunal tilslutning. Skal en ha spredt bosetting og næringsliv i Distrikts-Norge, må en legge til rette for en god infrastruktur. Gode samferdselsløsninger er gode rammebetingelser for næringsliv, og ikke minst for bosetting.

Mange mener at Hardangerbrua vil få stor positiv betydning for regionen. Hardanger er preget av fraflytting, og prognosene er dystre. De fleste kommunene i Indre Hardanger har lenge opplevd stagnasjon og tilbakegang i folketallet og i næringslivet. Blant annet mener Statistisk sentralbyrå at de sju Hardanger-kommunene vil miste ca. 1200–1300 innbyggere de neste ti årene. Dette utgjør ca. 5,5 pst. av befolkningen.

Den største utfordringen i framtiden er ungdommen. Hva skal en tilby utflyttet ungdom? Eller: Hvorledes skal en beholde den ungdommen en har? Jeg forstår det slik at en har invitert ungdommen til å komme med synspunkter på hva slags virkemidler en må sette i gang for å få ungdom til å bosette seg i Hardanger, og til å returnere etter endt utdanning. På en klar førsteplass blant svarene var tilgjengelighet – og jeg gjentar: tilgjengelighet. Ungdommen vil kunne reise til og fra når de vil, ikke når ferja vil. De vil ha et arbeidsmarked som dekker begge sider av fjorden, og de vil kunne kjøre heim etter en konsert eller en fest i Bergen eller Odda uten å bli møtt med en fjord

som i helgene er stengt mellom kl. 23.30 og kl. 07.00. Jeg har studert ferjetidene!

Det er vanskelig å vedta hvor ungdommen skal bo. Mange foreldre og besteforeldre i generasjoner har sittet hjemme med hjertet i halsen og mintes egen ungdomstid, når barn og barnebarn er på vei mot ferja. Av erfaring vet vi at kampen om å nå ferja – enten på glatt føre eller liggende bak en bobil – har endt galt for en del av dem.

Hardangerbrua vil også gi utvidet arbeidskraftmarked, en transportøkonomisk gevinst og økt samarbeid mellom kommunene i regionen, og reiselivsnæringen regner med å øke omsetningen, ikke minst når det gjelder arbeidsplasser. Det øvrige næringsliv melder om større muligheter når det gjelder utvidelser og nye etableringer. Det vil også gi økt kulturell aktivitet i regionen og sikre kortere vei til skole og sykehus. Kort sagt: Brua vil få store positive ringvirkninger og være et særdeles viktig og velkomment bidrag til å få til en god utvikling for Indre Hordaland.

Så til slutt når det gjelder ferjestrekningen Kinsarvik–Utne–Kvanndal: Den skal opprettholdes selv om Hardangerbrua nå blir bygd. Det skal være et tilfredsstillende tilbud i ferjesambandet også i framtiden – dette for å opprettholde og fortsatt videreutvikle den etablerte nærings- og bosettingsstrukturen i området. Jeg mener at det ikke skal være noen grunn til engstelse for framtiden – heller det motsatte. Og det betyr optimisme!

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

Borghild Tenden (V) [13:41:06]: Hardangerbrua er et viktig samferdselsprosjekt for Hordaland. Det har vi hørt flere ganger her i dag. Brua vil erstatte dagens ferjesamband. Den vil gi bedre kommunikasjon lokalt i Indre Hardanger, et bedre regionalt transporttilbud, og den vil gi et bedre tilbud for fjerntrafikk med et ferjefritt samband øst–vest og nord–sør.

Finansieringen av brua er en videreføring av en modell der både bompenger, tilskudd fra Hordaland fylkeskommune og kommuner i Hordaland, innsparer ferjemidler og statlige tilskudd inngår. Det er bare å gratulere de lokale kreftene som har jobbet målrettet og intenst med å få på plass dette viktige samferdselsprosjektet.

Venstre gikk i regjering inn for Hardangerbrua under den forutsetning at det skulle etableres miljøtunneler for å bevare Hardangervidda som et nasjonalt sammenhengende og helhetlig høyfjellsplatå. For Venstre var det viktig å få miljøtunneler inn som en del av finansieringsopplegget av Hardangerbrua for å sikre det biologiske mangfoldet på vidda, og ikke minst som et tiltak for å sikre fjellreinens trekkruter. Nord-Europas siste villreinstamme er det vel verdt å ta vare på!

Det er med tristhet Venstre registrerer at Stoltenberg-regjeringen ikke så dette miljøaspektet da de koblet miljøtunneler fra finansieringsopplegget for brua. Vi er da i en situasjon hvor det såkalte miljøpartiet SV stemmer for en bru de er imot, og mot en miljøtunnel de egentlig er for. Venstre står fast ved vedtaket om bygging av Hard-

angerbrua, men vi vil være pådrivere for at miljøtunneler skal etableres. Når Venstre klarte å få på plass miljøtunneler som en del av finansieringsopplegget med tre av 19 statsråder, burde også SV få det til med fem av 19 statsråder, inkludert miljøvernministeren. Det er bare å konstatere at SV ikke klarte dette; nå må Venstre, sammen med Kristelig Folkeparti, være miljøpådriveren i norsk politikk.

Jeg er imidlertid glad for at samferdselsministeren vil komme tilbake til Stortinget når hun har fått mer kunnskap om villreinenes trekkruer.

Til slutt: På vår komiteereise i Hardanger registrerte vi stor bekymring for ferjestrekningen Kinsarvik–Utne–Kvanndal. I jubelen rundt den nye Hardangerbrua synes Venstre det er viktig ikke å glemme dette ferjesambandet. Dette tilbudet er viktig for å opprettholde og videreutvikle næringsliv og bosetting i området.

Line Henriette Holten Hjemdal (KrF) [13:44:04]: Som Kristelig Folkeparti tidligere i debatten har påpekt, er det helt nødvendig å bygge miljøtunneler på Hardangervidda dersom den pågående utredningen viser at Hardangerbrua forverrer forholdene for villreinen. Mange frykter at broen vil øke trafikken mellom øst og vest, og at villreinbestanden på vidda dermed trues. I så fall trenger vi en omfattende utbygging, også av rv. 7 over Hardangervidda. Det er viktig at vi ser disse sakene i sammenheng. Her må miljøhensyn settes først. Villreinenes vandring over vidda må sikres, og dersom Miljørådet tilsier det, må også deler av riksveien legges i tunnel. Villreinstammen på Hardangervidda er en av de største i Europa, og det er en unik global ressurs.

Kristelig Folkeparti mener at koblingen mellom bompenge over Hardangerbrua og rv. 7 er avgjørende for å få framdrift i arbeidet med tunneler på Hardangervidda. Jeg er derfor skuffet over at dagens regjering ikke ser dette. Det er gledelig å høre at statsråden vil komme tilbake til Stortinget med en sak om dette, men det er skuffende at SV, som ønsker å være et miljøparti, har gjort helomvending og ikke engang har klart å opprettholde koblingen mellom hardangerbru og bygging av miljøtunneler på Hardangervidda.

Representanten Langeland sier i dagens «Politisk kvarter» at SV i posisjon har forsøkt å stoppe Hardangerbrua, men at Regjeringen ikke har tatt hensyn til dette.

Kristelig Folkeparti skulle ønske at miljøengasjementet i Regjeringen var større, og at også dette engasjementet fikk gjennomslag. Så langt har det vært skuffende. At SV nå har tapt denne saken, ja, det betyr i praksis at det også er villreinen som har tapt.

Torbjørn Hansen (H) [13:46:41]: Det er fantastisk å oppleve at et samlet storting i dag vedtar bygging av Hardangerbrua. Flertallet, til og med inkludert Sosialistisk Venstreparti, oppfatter til og med at Hardangerbrua blir en attraksjon i seg selv. Det er musikk i ørene til en utflyttet harding. Dette viser at det nytter å kjempe for det en tror på, og at lokaldemokratiet kan vinne selv når motstanden er stor.

Hardangerbrua er i sin enkelhet et ferjeavløsningsprosjekt på strekningen Bruravik–Brimnes, og gir folk innsparing i form av tid og økt fleksibilitet. Broen finansieres lokalt, og statens bidrag er lavt. Broen vil få stor betydning for næringslivet i Hardanger, og utvider bo- og arbeidsmarkedet kraftig. Dette vil gi en sterk vekstimpuls til en region som i motsetning til resten av Hordaland har slitt med befolkningsnedgang i flere år.

Hardangerbrua har vært en politisk utfordring av flere grunner. Den forsterker rv. 7 som øst–vest-samband i konkurranse med andre alternativ. Store deler av trafikken mellom Bergen og Oslo vil i framtiden gå langs rv. 7, og trafikkveksten vil gi grunnlag for nye investeringer på dette sambandet. Miljøtunnel over Hardangervidda vil også ha en begrunnelse i forhold til å bedre trafikkforholdene på rv. 7.

Hardangerfjorden er et nasjonalt miljøsymbol, og Hardangervidda har en unik villreinstamme. Derfor har miljøorganisasjonene gjort motstanden mot Hardangerbrua til en kampsak. Etter mitt syn er det et feilaktig grunnlag. Hardangerbrua vil bli en berikelse for Hardangerfjorden, og forholdet mellom rv. 7 og villreinstammen vil la seg håndtere på en god måte. Fjorden er langstrakt, og det er ikke alle deler av fjorden som får en direkte nytte av prosjektet. Det har også vært motstand fra vår regionalavis Bergens Tidende fram til i fjor. I sum har det vært mye motstand mot prosjektet. Når vi kjenner standpunktet til en del av dem som i dag stemmer for, og leser merkadene og utsettelsesforslaget fra Fremskrittspartiet, er det liten tvil om at Hardangerbrua, tross enstemmighet, vedtas med det man kan kalle relativt knappe politiske marginer.

Høyre oppfatter Hardangerbrua som vårt prosjekt. Vi har jobbet for broen i mange år, på mange ulike plan. Dette har vært et av de mest spennende og dramatiske enkeltprosjektene fra Hordaland de siste årene. Jeg tror at det var avgjørende for prosjektet at Samarbeidsregjeringen fremmet forslaget i fjor høst i form av en proposisjon. Og når vi har fått det til, skyldes det godt politisk håndverk fra flere partier og fra flere enkeltpolitikere.

Hardangerbrua er først og fremst båret fram av solid jobbing fra folkevalgte i Hardanger, Hordaland og Bergen. Dagens vedtak er en seier for lokaldemokratiet, en seier for dem som i årevis har kjempet for sin framtid i Hardanger, og en seier for Hordaland. Derfor er vi så stolte – og glade – over dagens enstemmige vedtak.

Jeg vil avslutte med å ønske folk og næringsliv i Hardanger og Hordaland lykke til med dette prosjektet.

Rune J. Skjælaen (Sp) [13:49:42]: Den 10. juni 1996 sa Stortinget nei til Hardangerbrua. I dag sier Stortinget ja. Men det gikk altså ikke mer enn tre dager fra Stortinget sa nei til fylkestinget i Hordaland den 13. juni 1996 ved fylkesordfører Magnar Lussand og flere andre ildsjeler bestemte seg for å gå videre. De avviste Stortingets vedtak om nei til brua. Prosjektet var for viktig, og det var for godt. De bestemte seg for å nullstille. Ny konsekvensutgreiing, alle tall måtte oppdateres, slik at grunnlaget for ny beslutning kunne legges. Fylkestinget i Loft-

hus, der jeg sjøl var med, gjorde i juni 2001 vedtak om Hardangerbrua som prioritet nr. 1 av riksveiprojektene.

Finansieringsplanen for brua viser det enormt store lokale engasjementet. Kommunale tilskudd på nesten 150 mill. kr, fylkeskommunale konsesjonskraftmidler på over 350 mill. kr, i tillegg til mer enn 1,4 milliarder kr i bompenger viser en sterkt lojal vilje og tro på at Hardangerbrua skal realiseres. De ordinære statlige midlene er altså på 177 mill. kr.

Hvorfor er brua viktig? Jo, den binder sammen et viktig geografisk område og gir langt bedre kommunikasjoner lokalt i indre Hardanger, den åpner for et bredere arbeidsmarked, den er svært viktig for forbindelsen nord-sør, mellom Voss og Odda, altså den indre stamveien, og ikke minst et ferjefritt samband øst-vest. Den skaper en helt nødvendig fleksibilitet for næringslivet.

Historien om Hardangerbrua viser at viktige saker som svært mange samferdselsprosjekt er, kan, dersom den har lokal og regional forankring, vinne fram tross motstand nasjonalt. Et nei til brua i 1996, blir i dag til et ja, fordi framsynte lokal- og fylkespolitikere aldri gav opp. Frammøtet på tilhøregalleriet i dag viser at dette engasjementet er stort, og har vært stort, og det er mange representanter for folk i Hardanger som har arbeidet dette prosjektet fram. Gratulerer med dagen!

Ågot Valle (SV) [13:52:40]: For en som har arbeidet mot denne brua i mange år, får jeg bare si gratulerer til dem som har jobbet hardt for Hardangerbrua, og som kan innkassere en seier i dag.

Vi tar ikke en omkamp, det har vi sagt. Vi er en del av en regjering som støtter dette prosjektet, og det tar vi konsekvensene av. Men Hordaland SV har vært, som sagt, en ivrig motstander av brua, og det har vi vært både i fylkesting og i flere kommunestyre, også i Hardanger. Det samme har natur- og miljøvernorganisasjonene vært.

SV har prioritert rassikring, gode bruksveger med gul stripe i midten og bedring av ferjesambanda. De samme prioriteringene er et stort flertall i Hordaland og Hardanger faktisk enig i. I en meningsmåling offentliggjort i Bergens Tidende i fjor høst sa et stort flertall, også i Hardanger, at de prioriterte rassikring og gode bruksveger framfor brua.

Argumentene mot brua er mange og velkjente. Som følge av brua kan ferjesambandet Utne–Kvanndal være i fare. Brua utgjør store inngrep i naturen og i kulturlandskapet. I tillegg vet vi at det kan stilles spørsmål ved trafikkprognosene og om bompenginntektene kan bli lavere enn antatt, slik Møreforsk har advart mot, noe som kan bety nye krav og press om noen år. De vil i så fall komme i form av krav om økte statlige bevilgninger til brua, noe som kan gå ut over andre veger i Hordaland og Hardanger, eller de vil komme i form av ytterligere press på rv. 7 over Hardangerbrua, noe som igjen kan skade og forstyrre den unike villreinstammen på Hardangervidda.

Når brua blir vedtatt i dag – riktignok, må jeg innrømme, med svært liten entusiasme fra SVs side – er det viktig for oss å signalisere hva som må gjøres nå. For det første vil SV jobbe hardt for at ferjesambandet Utne–Kvann-

dal holdes oppe som et tjenlig samband, med moderne ferjemateriell og samme avgangsfrekvens som i dag. Hardangerbrua vil utvilsomt lette sambandet mellom Bergen og deler av indre strøk. Da blir det viktig at satsing på dette prosjektet ikke fører til at de som bor på vestsida i Ulensvang, må betale prisen – og det sier jeg fordi jeg kjenner Hardanger ganske godt etter å ha bodd der i mange år. For det andre må det komme en seriøs debatt om hvordan et større press på Hardangervidda kan løses. Norge har et ansvar, som mange har sagt, i å forvalte den unike villreinstammen. Derfor må bygging av miljøtunneler som kan sikre villreinens vandringer, være en del av den debatten.

SV er et miljøparti, og om nødvendig vil vi gå inn for å finansiere miljøtunneler som bompengeprojekt dersom det munner ut i det.

Hardangerbrua blir framstilt som den store løsningen for utviklingen av Hardanger. Jeg håper at de mange som hevder det, har rett. Jeg er overbevist om at det må mange andre tiltak til, og jeg er ganske sikker på at når resten av regjeringspartiene får høre om de tiltakene, vil de være enig i det.

Eli Sollied Øveraas (Sp) [13:56:15]: I ein brosjyre gitt ut av Hordaland fylkeskommune og dei sju hordalandskommunane som står bak Hardangerbrua AS, er overskrifta:

«Norge treng eit levande Hardanger, Hardangerbrua er viktig for Norge.»

Senterpartiet støttar fullt ut denne utsegna. Hardangerbrua vil fjerne ein vesentleg flaskehals og gjere regionen meir attraktiv for nyskaping og investering, ikkje minst innanfor reiseliv og turisme. Mange stader i det indre Vestlandet er det stagnasjon innan næringsutvikling og tilbakegang i folketalet. Tidkrevjande og vanskeleg kommunikasjon bidreg til å forsterke denne tendensen. Eit viktig bidrag når det gjeld konkurranseforholda for næringslivet, og for å hindre fråflytting er då å satse på vegutbygging og betre kommunikasjon.

Av kostnadsoverslaget på om lag 2 milliardar kr vert storleiken finansiert gjennom bompengar og lokale tilskot. Enno ein gong er det lokalsamfunnet sjølv som betaler eit nytt, stort samferdsleprosjekt!

Eg er glad for at Hardangerbrua no vert realisert. Det er ein stor dag for regionen generelt og for Hardanger spesielt.

Ferjesambandet Kinsarvik–Utne–Kvanndal skal haldast oppe også i framtida. Dette sambandet er viktig, ja kanskje avgjerande, for bedrifter som er plasserte og etablerte på Utne. Om den etablerte nærings- og busetnadsstrukturen i området skal haldast oppe og vidareutviklast, er det avgjerande at dagens kommunikasjonsmønster vert vidareført.

Det er representantar frå Kristeleg Folkeparti og Venstre som opptre som om miljøtunnelar på Hardangervidda står omskrive i St.prp. nr. 2 frå Bondevik II, både når det gjeld vedtak og finansiering. Det er ikkje rett. På side 12 er miljøtunnelar omtalte med seks linjer, og der står det at spørsmålet om miljøtunnelar på Hardangervidda vil bli vurderte etter at ein har avslutta konsekvensutgreiinga.

Og det som fleirtalet no seier i innstillinga, er at vi føreset at Regjeringa kjem tilbake til Stortinget med ei eiga sak om akkurat dette. Det har statsråden bekrefta fleire gonger frå denne talarstolen. Så her prøver Venstre og Kristeleg Folkeparti å lage ei stor sak ut av noko som dei står svakare på i proposisjonen enn i innstillinga frå fleirtalet.

Til sist til forslaget frå Framstegspartiet: For at det ikkje skal svekkje det fleirtalet seier om ferjesambandet Utne–Kinsarvik–Kvanndal, ber eg Framstegspartiet vurdere å gjere forslaget, eller delar av forslaget, om til eit oversendingsforslag.

Ingebrigt S. Sørfonn (KrF) [13:59:54]: I dag vaier flagga i Hardanger! Eit nasjonalt samferdselsprosjekt passerer ein viktig milepæl. Dette prosjektet er mykje meir enn eit lokalt vegprosjekt i indre Hardanger, for med det varierte og velfungerande næringslivet me har på Vestlandet, og med den verdiskapinga som denne delen av landet representerer, vert den snøggvegen mellom aust og vest som Hardangerbrua vil medverka til, også eit viktig næringspolitisk prosjekt.

Det er mykje positivt å seia om Oslo. Det er masse hyggelege folk, mange gode og nyttige institusjonar osv, men – og det er eit men – Oslo ligg litt usentralt til! Denne ulempa vil Hardangerbrua bidra til å redusera.

I prosessen fram mot det som no er resultatet, har også Kristeleg Folkeparti spela ei aktiv rolle, både lokalt, regionalt og sentralt. Prosjektet er eit glimrande døme på at det å sameina krefter og innsats gjev resultat. Dette gjer Hardangerbrua til eit flott tverrpolitisk prosjekt. Men meir enn det: Hardangerbrua er òg eit monument over seig viljestyrke og det at trua på og viljen til å få realisert gode samfunnsprosjekt til slutt har gjennomslagskraft. Dette har vore ein lang og seig marsj, men «Hvem tæller vel de tabte Slag paa Sejrens Dag!» For i dag gler me oss, og me ser framover! Hardangerbrua vil representera eit tidsskilje. For mange vert det «før og etter Hardangerbrua».

Me gler oss over det solide fleirtalet som stiller seg bak prosjektet. To regjeringar, både Bondevik II og Stoltenberg II, har gått inn for prosjektet. Og dei ulike partia stiller opp. Me kan likevel ikkje unngå å leggja merke til at Framstegspartiet har ein tirade av innvendingar mot prosjektet. Både det eine og det andre skulle vore betre utgreidd, dette har gått altfor fort, osv. Men sjølv om dei protesterer for all verda, så følgjer dei likevel med på ferda. Og godt er det.

SV stiller òg opp. Viss eg har forstått rett det som eg har lese meg til, ikkje minst i media, så er partiet eigentleg imot prosjektet. Men likevel – og situasjonsbestemt – så er dei for prosjektet. Kanskje ikkje så prinsipielt avklårande, men reint praktisk er dette veldig greitt.

I Kristeleg Folkeparti gler me oss over at eit viktig nasjonalt samferdsels- og samfunnsprosjekt i dag får eit positivt klårnsignal i Stortinget!

S i g v a l d O p p e b ø e n H a n s e n hadde her teke over presidentplassen.

Gjermund Hagesæter (FrP) [14:02:55]: Som fleire har sagt, er dette ein stor dag for Hardanger, og det er også ein stor dag for fornufta. Det er sjølv sagt også ein stor dag for dei som har stått på og kjempa for Hardangerbrua.

Hardangerbrua er eit veldig godt prosjekt. Det er ei bru som vil leggje til rette for vekst og positiv utvikling i Indre Hardanger. Det er derfor også eit samfunnsøkonomisk lønnsamt prosjekt, på grunn av at det vil gi ein samfunnsøkonomisk nytte som overstig dei utrekningane som kjem fram i saksutgreiinga.

No er eg så heldig at eg kjem frå ein del av Hordaland som i 1994 blei knytt til omverda ved hjelp av Nordhordlandsbrua. Før Nordhordlandsbrua blei bygd, var det også mange negative meiningar omkring brua. Ho var for dyr, ho var for kostbar, ho kunne aldri bli nedbetalt, og det ville også skape store problem for miljøet. Dei dystre spådomane har ikkje slått til. I dag er altså Nordhordlandsbrua nedbetalt, og det har heller ikkje gitt nokon negative verknader for miljøet i Osterfjorden. I dag er det vanskeleg å finne nokon som helst som er imot og som meiner det var uriktig å byggje Nordhordlandsbrua.

Når det gjeld haldninga til Hardangerbrua, trur eg også at det vil utvikle seg på den måten. Når vi ser åtvaringane og problematikken i forhold til villrein på Hardangervidda, trur eg også at det er dystre spådomar som vil vise seg ikkje å vere noko problem i det heile. For Framstegspartiet er det viktigaste uansett å leggje til rette for busetnad og vekst i indre Hardanger. Det er altså atskillig viktigare enn om det skulle gå nokre villrein tapt på Hardangervidda.

Det einaste eg kan sjå som negativt med dette prosjektet, er at ein skal tyne bilistane med bompengar. Noreg har eit overskott på statsbudsjettet berre for inneverande år på 316 milliardar kr, og då burde det vere mogleg å finansiere samferdselsprosjekt, inkludert Hardangerbrua, over statsbudsjettet utan at ein treng å trekkje inn bompengar frå bilistane. Bilistane betaler meir enn nok allereie i bilrelaterte avgifter.

Det ser altså ikkje ut til at vi får fleirtal, men uansett er det positivt at brua blir bygd. Så sjølv om det blir bompengar, vil bompengereinkringa ta slutt ein dag – akkurat slik som ho gjorde på Nordhordlandsbrua.

Steinar Gullvåg (A) [14:06:12]: Det er kanskje noen som undres over at en representant fra Vestfold, og med min dialektbakgrunn, tar ordet i denne debatten. Men jeg har en fortid som avisredaktør i Indre Hardanger, og jeg har på en dag som denne lyst til å stille meg i gratulantes rekker.

Allerede i min tid i Hardanger, på 1970-tallet, var bru over Hardangerfjorden et svært aktuelt tema – i en region som er mer opptatt av samferdsel enn mange andre regioner i dette landet. Når historien om dette prosjektet en gang skal skrives, vil det være en historie om et sterkt lokalt engasjement som til slutt førte fram, tross tilbakeslag og motgang. Desto større er trolig gleden i dag. Men Hardangerbrua er – og vil trolig være – et kontroversielt prosjekt ennå i mange år.

(Gullvåg)

Når prosjektet nå realiseres, er ikke jeg i særlig tvil om at rv. 7 vil bli en enda viktigere øst–vest-forbindelse enn det vegen er i dag. Jeg er heller ikke i særlig tvil om at utbyggingen av broen vil få følge av krav om utbygging og utvidelse av rv. 7 til en langt bedre standard enn vegen har i dag.

En annen side ved dette prosjektet som jeg også er opp-tatt av, er den næringsmessige betydningen som en ny forbindelse over Hardangerfjorden vil få. Overalt hvor vi som næringspolitikere kommer i dette landet, blir vi møtt av krav om bedre veger, bedre samferdsel. Vegene, samferdselen, har stor næringsmessig betydning, og broen over Hardangerfjorden vil helt sikkert være til glede for næringslivet på begge sider av Hardangervidda.

Men på en dag som denne er det også viktig å minne om at distriktet og Hordaland fylke tar på seg et svært tungt økonomisk ansvar i forbindelse med dette prosjektet. Det kan stilles spørsmål ved kostnadsoverslagene for prosjektet, som løper opp i over 2 milliarder kr. Det kan også stilles spørsmål om trafikkberegningene. Og jeg vil minne om at Hordaland tar et stort ansvar, i og med at overskridelser skal dekkes av fylkesfordelt ramme.

Laila Dāvøy (KrF) [14:09:36]: Som representant for Hordaland er det en stor glede å stå her på talerstolen i Stortinget i dag. Det er en stor dag for Hardanger og for hele Vestlandet.

Denne saken er et godt eksempel på at lokal mobilisering, klar prioritering og godt strategisk arbeid over tid bærer frukt, og ikke minst at det nytter ikke å gi opp i første omgang. Etter Stortingets tidligere behandling startet man lokalt på nytt, med ny strategi og ny giv. I dag kan Vestlandsregionen virkelig glede seg, både over vedtaket om Hardangerbrua og over vedtaket om Bergensprogrammet.

Men jeg har også lyst til å nevne at det er mange utfordringer på andre områder som gjenstår for denne vake, gode, drivende og oppegående regionen. Dagen i dag viser hvor viktig det er med lokalt engasjement og prioritering, men dette vil også være viktig i kommende saker når det gjelder Vestlandsregionen, som Stortinget helt sikkert kommer til å behandle.

I likhet med en del andre vil jeg få lov til å gratulere alle oss som kommer fra denne regionen, og ikke minst alle fremmøtte her i dag. Det er en stor dag for Hordaland.

Presidenten: Fleire har ikkje bedt om ordet til sak nr. 3.

(Votering, sjå side 1414)

S a k n r . 4

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av riksveg 519 Fastlandssamband til Finnøy (Finnfast) i Rogaland, med tilknytning til Talgje (fylkesveg 606) (Innst. S. nr. 95 (2005-2006), jf. St.prp. nr. 38 (2005-2006))

Presidenten: Etter ønske frå transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletida blir avgrensa til 40 minutt og fordelt med inntil 5 minutt til kvart parti og inntil 5 minutt til statsråden.

Vidare vil presidenten foreslå at det blir gitt høve til replikkordskifte på inntil fem replikkar med svar etter innlegget av statsråden.

Vidare blir det foreslått at dei som måtte teikne seg på talarlista utover den fordelte taletida, får ei taletid på inntil 3 minutt.

– Dette er vedteke.

Hallgeir H. Langeland (SV) [14:12:10] (ordfører for saka): Lat meg starta med å takka komiteen for samarbeidet i saka om Finnfast, og takka for samarbeidet med lokale og regionale myndigheiter, representerte ved fylkesordføraren spesielt, men eg vil òg takka ordføraren og varaordføraren for Finnøy, som eg ser er på plass for å høyra på saka.

Etter mange utsetjingar er endeleg Finnfast no klar for bygging. No kjem Finnfast, og Finnøy og Talgje blir ferjefritt. Det blir ønskt velkomme av alle partia.

Det har vore ein viss turbulens omkring denne saka. Den førre regjeringa lovde fleire gonger å leggja fram saka, men ho blei stadig vekk utsett. I valkampen sa til og med Bondevik II-partia, Venstre, Kristeleg Folkeparti og Høgre, at Finnfast-saka var heilt klar, men ho blei ikkje lagd fram. Så kom regjeringsskiftet, og me fekk ei ny, offensiv, raud-grøn regjering. Vi sette i gong arbeidet med å få denne saka fram. Då fekk me klagar frå dei tidlegare regjeringspartia om at det gjekk for seint – medan dei sjølve hadde somla i fleire år! Men likevel klarer altså denne regjeringa i løpet av fire månader å få denne saka fram og opp til vedtak i dag, den 28. februar. Kvifor Bondevik II-partia somla, veit ikkje eg.

Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre ber i innstillinga om at ein vurderer gjennom ulike tiltak å bidra med meir pengar til prosjektet. Det fortel meg som saksordførar at saka ikkje var så klar som den førre regjeringa meinte ho var, i og med at dei sjølve ikkje hadde nokon slike forslag om Finnfast i forslaget til statsbudsjett for 2006. Det fortel òg at partia no har komme i opposisjon og tydelegvis har meir pengar.

Men det skal dei ha: Bondevik II-partia fremmar ikkje noko alternativt forslag til vedtak. Det er ryddig. Då blir det opplegget som Stortinget vedtok i 2002, og som ikkje blei realisert av den førre regjeringa i den lange perioden dei sat, no realisert etter fire månader av ei ny, raud-grøn regjering.

Turbulens nummer to i saka går på dette med infrastrukturstorleiken og protestar mot denne. Fleirtalet i komiteen er likevel einige om at «finnøyværingene har bidratt til finansieringen av Rennfast med sikte på den helheten Finnfast inngår i».

Me i fleirtalet reknar altså Finnfast som ein del av ein større infrastruktur. Samtidig må alle i Stortinget som vil, erkjenne at finnøyværingane har bidrege betydeleg til Rennfast sitt første trinn. Nokre vil då kanskje seia at dei av Rennesøys befolkning som demonstrerer, gjev uttrykk

for manglande dugnadsånd eller manglande solidaritet. Det er lov å meina det. Men komiteen har faktisk lytta til dei protestane som har komme, og har bedt om oppfølging frå Regjeringa og bruselskapet på to punkt. Det eine er å få redusert renta på låna. Det skulle det no vera gode moglegheiter for. Det andre er at ein ber Regjeringa om å vurdera ei raskare utbetaling av ferjeavløysingsmidlar. Som saksordførar ber eg derfor om at dei som har protestert, merkar seg den positive viljen som har vore frå stortingsfleirtalet si side til nettopp å lytta til dei protestane som har vore, og at resultatet av det kan føra til at Stortinget bidreg til at bompengeperioden blir noko redusert.

Eg er glad for dette, og nok ein gong vil eg gratulera Finnøy og Rogaland med eit nytt prosjekt. No er ventetida over – Finnfast blir bygt.

Svein Gjelseth (A) [14:17:20]: Dette sambandet vil gje innbyggjarane på øyane Finnøy og Talgje fast vegsamband med Rennesøy og vidare med fastlandet. Tiltaket er eit ferjeavløysingsprosjekt, og finansieringa av Finnfast er i all hovudsak basert på bompengar og alternativ bruk av ferjetilskottet.

Bompengeselskapet og lokale styresmakter har i samarbeid med Statens vegvesen arbeidd fram ei finansieringsløyving som krev svært små statlege løyvingar. Dette gjer det mogleg å få til ei raskare realisering av prosjektet enn det som elles ville ha vore tilfellet.

Finnfast inngår som eit element i «Ryfylkepakken», som er ein samla strategi for å løyse transportutfordringane i Ryfylkeregionen.

Konsekvensutgreiinga for prosjektet vart godkjend i 2001, og reguleringsplanen vart godkjend i 2003 i Finnøy kommune og i 2004 i Rennesøy kommune. Prosjektet vil gje ein større bu- og arbeidsmarknad, noko som spesielt vil kome næringslivet til gode. Styringsramma for prosjektet er på 530 mill. 2006-kr. Dette gjev eit samla finansieringsbehov inklusiv finanskostnader på 747 mill. kr. Bompengandelen utgjer 80 pst. av kostnadene. Dei ordinære statlege midlane utgjer ca. 3 pst. Desse 22 statlege millionane i prosjektet er midlar som Rogaland fylkeskommune har prioritert til prosjektet i handlingsprogrammet for andre riksvegmidlar i Rogaland. Prosjektet er ikkje nemnt i Nasjonal transportplan, fordi det kjem innunder budsjettområdet andre riksvegmidlar, som vert fordelte av fylka.

Det er stor lokal og regional oppslutning om prosjektet. Dei tek sjølve størstedelen av kostnadene. Dette kom spesielt fram under høyring i komiteen, der bl.a. fylkesordførar Bergsaker gjorde greie for sambandet. I finansieringsplanen er det lagt opp til forlenging av innkrevjinga ved Sokn bomstasjon i sju–åtte månader. Rennesøy kommune har protestert mot denne forlenginga.

Etter ei samla vurdering, der det bl.a. er lagt vekt på at innbyggjarane i Finnøy kommune har bidreg til finansieringa av Rennefastprosjektet sidan opninga av sambandet i 1992, i tillegg til at dei mista det direkte ferjesambandet sitt til Stavanger, har Vegdirektoratet tilrådd at forlenginga av bompengeperioden ved Sokn bomstasjon skal gje eit finansieringsbidrag på 65 mill. kr. Samferdselsde-

partementet er samd i dette. I komiteen har vi også slutta oss til det. Det er i denne samanhengen også viktig å streke under at det trass i alt er innbyggjarane på Finnøy som betaler mesteparten av kostnadene, 512 mill. kr, gjennom ein ny og ubemanna bomstasjon. Her skal vi også merke oss at ein har gått ut frå tovegs innkrevjing ved denne bommen. Det er vidare lagt til grunn forskottsinnkrevjing i ferjesambandet i omtrent tre år frå prosjektet er godkjent i Stortinget.

Det vert lagt opp til etterskottsinnkrevjing/bompengar i 20 år. Dette er fem år lenger enn ein vanleg bompengeperiode. Men alternativet er ferje i all framtid, så valet her burde vere enkelt, slik eg ser det.

Eg kjem sjølv frå ein øykommune og veit kor viktig det er for lokalbefolkninga generelt og for næringslivet spesielt å få utvida bu- og arbeidsmarknaden. Eg har også sett og opplevd korleis slike samfunn får ny giv og nye utviklingsmoglegheiter med nye kommunikasjonar.

Eg vil rose fylkeskommunen og kommunane som står bak dette prosjektet. Dei tek eit ansvar for kommunikasjonar som det står respekt av. Med eit positivt vedtak her i dag har vi som folkevalde levert det vi lova i valkampen, og det er eg stolt av.

Per Sandberg (FrP) [14:22:04] (komiteens leder): Dette har vært en hastesak i komiteen. Det forteller ikke minst hvor viktig det er for flertallet i komiteen å få banket gjennom bompengeprosjekter.

Fremskrittspartiet synes dette et godt prosjekt – ett av mange gode prosjekter. Her vil jeg tillate meg å berømme statsråden som endelig har fått gjort noe med kalkulasjonsrenten. Dette er et prosjekt som faktisk viser at kalkulasjonsrenten har påvirkning på kost-nytte-prinsippet. Her er det et prosjekt som går fra minus til pluss i forhold til kost-nytte, og det er veldig interessant.

Fremskrittspartiet har også her alternative forslag om at staten i større grad går inn og finansierer den type prosjekt i stedet for å avkreve brukerne større kostnader gjennom bompenger.

Det som imidlertid har tatt litt av oppmerksomheten i denne debatten, er det nye prinsippet som Stortinget nå vedtar. Det er et interessant prinsipp, faktisk. Jeg merket meg det som ble sagt av forrige taler, at alternativet til bompenger på Finnfast var ferje i all framtid. Det forteller hvordan flertallet ser på hvordan en skal finansiere infrastruktur i Norge. Det finnes ikke alternativer, sies det fra flertallet, til å bruke bompenger. Det er interessant, for hvis det skal følge oss videre når det gjelder finansieringen av infrastruktur, vet vi hva vi har i vente.

Dette nye prinsippet synes jeg er interessant. Vi kan gå tilbake til forrige sak, der et flertall av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet understreket at innkreving skal opphøre og bomstasjonen skal nedlegges når prosjektet er nedbetalt. Dette prinsippet slås altså fast av flertallet i forrige sak.

Så er det interessant å merke seg tidligere statsråd Terje Moe Gustavsen som i 2001 uttalte seg om bompengoverskridelser i transportdebatten. Moe Gustavsen sa på det tidspunktet:

«Vi skal i høyeste grad være oss bevisst at når vi håndterer disse spørsmålene, håndterer vi bokstavelig talt befolkningens penger. De må håndteres på en slik måte at man har trygghet for at de blir brukt til prosjektet, at innkrevingsperioden overholdes, at man i det hele tatt er sikker på å få den varen man betaler for.»

Daværende statsråd Terje Moe Gustavsen sa på samme tidspunkt at det er «uaktuelt å finansiere Finnfast med Rennfast» – Rennfast skal ikke betales med Finnfast. Det finnes massevis av den type uttalelser på det tidspunktet.

Da blir spørsmålet mitt: Er det så merkelig at folk har mistet tilliten til politikerne? Man ser først og fremst at man får en hastesak i Stortinget, der komiteen nærmest ikke får behandlet saken. Fordi man vet at Rennfast er nedbetalt 1. mars, skal man trumfe igjennom dette. Når det er usikkerhet i forhold til lovligheten ved vedtaket, skal man fortsatt trumfe det igjennom. Jeg stiller igjen spørsmålet: Er det rart at folk flest mister tilliten til politikerne? En sak som i tillegg skaper konflikt mellom lokalsamfunn, skal man altså trumfe igjennom.

Jeg synes denne saken hadde fortjent å få en bedre behandling. Her er det tross alt utover det som er bompenger, snakk om en minimal innsats fra staten for å fjerne seg fra å innføre denne typen nye prinsipper. Det er en minimal innsats fra staten for å ta bort den lokalkonflikten som er på gang. Flertallet vil fortsatt trumfe det igjennom raskest mulig for å skape mest mulig konflikt.

Jeg registrerer at det er krefter på gang for å få denne saken inn for ESA. Det skal Fremskrittpartiet følge med argusøyne. Men jeg må få lov til å si også at det er et interessant prinsipp som slås fast her i dag, når det sies at fordi folk fra Finnøy har kjørt gjennom den Rennfast-bomstasjonen, så skal Rennfast nå være med på å finansiere fastlandsforbindelsen for Finnøy. Det er interessant, for da vet jeg at når jeg skal fremme et forslag i Stortinget den dagen bomringen rundt Oslo blir fjernet, vil jeg si at det er masse trøndere som har kjørt gjennom denne bomringen her, så jeg ønsker å videreføre den slik at jeg får bygd noen veier i Trøndelag! Det er akkurat det samme prinsippet som legges fast her nå. Det synes jeg er meget interessant.

Jeg tar opp de forslagene som ligger i innstillingen.

T h o r b j ø r n J a g l a n d hadde her gjeninntatt presidentplassen.

Presidenten: Representanten Per Sandberg har tatt opp de forslag han selv refererte til.

Øyvind Halleraker (H) [14:27:42]: Dette er en gledens dag også for folk på Finnøy. Finnfast er en del av en større helhet for å knytte øyene i Ryfylke bedre sammen. En transportplan som omhandlet dette, ble godkjent for snart 20 år siden. Ryfylke består som kjent av mange øyer med båt- og ferjebasert kommunikasjon.

Rennesøy kommune med Rennfast kom først. I dag er det Finnøy kommune og noen av øyene i denne kommunen sin tur. På tide, vil mange si. Det blir en milepæl for samfunnsutviklingen i en kommune som til de grader har

vært basert på båtforbindelser til og fra omverdenen. Mange mennesker i sentrale strøk kan ikke forestille seg helt at man ikke skal kunne reise når man selv ønsker det, at man ikke har alternativer, eller at man er utestengt fra omverdenen fra ti-elleve-tiden om kvelden til neste morgen. I helgene slutter ferjene å gå enda tidligere. Derfor er det en milepæl i regionen og i oppfyllelsen av den gamle drømmen transportplanen for Ryfylke representerer.

I bompengesaker legger Høyre stor vekt på lokale og regionale vedtak og ønsker. Finnøy kommune ønsker sterkt dette prosjektet og opplegget bak det. Det samme gjør Rogaland fylkeskommune. Hovedprinsippet bak bompengeprojekter i Norge er at de er ønsket lokalt. Det er også tilfellet i dette prosjektet. Nabokommunen Rennesøy er også positiv til prosjektet, men ønsker ikke forlenging av innkrevingen på Rennfastsambandet, som for øvrig snart er nedbetalt – lenge før tiden. Denne motstanden har vi merket oss og har vi forståelse for. Det er imidlertid ingen tvil om at bompengeperioden for Rennfast hadde vart enda et år om ikke finnøybuens ferje fra Juda-berg til Stavanger hadde blitt lagt ned i forbindelse med etableringen av Rennfast i sin tid.

Dette blir derfor på mange måter en rimelighetsavveining, hvor vi i Høyre har falt ned på departementets konklusjon i vurderingen av dette samlet sett. Dagpendlerne fra Rennesøy skal jo også skjermes i disse månedene, og da blir det bl.a. vi andre som reiser på E39, som blir belastet. Og vi har bl.a. finnøybuen å takke for den raske nedbetalingstiden.

Høyre har sluttet seg til flertallsmerknaden om å optimalisere rentebelastningen på låneporteføljen. Dagens gunstige renter kan gi betydelig nedkorting på ekstrainnkrevningstiden for Rennfast.

Vi har sammen med komiteflertallet også pekt på at en annen og riktigere struktur på utbetaling av fergeavløsningsmidlene kan korte ytterligere ned på denne perioden.

Høyre har også pekt på det urimelige i at statens lån til Rennfast ikke kan videreføres, all den tid Rennfastprosjektet legges inn som en forutsetning for Finnfast. Staten opptrer her som en utidig kremmer og ikke som en samarbeidspartner for en befolkning som påtar seg et stort økonomisk løft. Høyre stiller seg uforstående til at departementet ikke stoler på sin egen etat, Statens vegvesen, i dets trafikkvurderinger, men velger å legge til grunn en ekstern konsulents anslag for trafikken. Alle disse elementene gir samlet sett en langt mindre forlenging av innkrevingsperioden for Rennfast, om noen i det hele tatt.

Men alt i alt har vi tillit til at departementet ser nærme-re på alle disse forholdene og gjør Finnfast til den glede-lige begivenhet den er, også for naboene.

Så vil jeg bare fra denne talerstol gjøre oppmerksom på at Høyre ønsker å stemme for Fremskrittspartiets forslag nr. 3.

Jan Sahl (KrF) [14:32:40]: La meg innledningsvis slå fast at Kristelig Folkeparti er svært tilfreds med at Stortinget i dag vedtar utbygging av fastlandssambandet for Finnøy. Det er ingen av oss som er i tvil om at dette er et viktig skritt for lokalsamfunnet på Finnøy, og også for

hele regionen og for landet. Enhver øykommune er avhengig av god kommunikasjon med fastlandet. Med dette prosjektet får også Finnøy og Talgje ferjefritt og døgnåpent samband med fastlandet via Rennesøysambandet. Det vil gi god tilrettelegging for alle som bor på øyene, og pendlerne vil få kortere reisetid og et utvidet arbeidsmarked. Hensikten er også at prosjektet skal bidra til økt konkurransevne for næringslivet i området. Spesielt havbruksnæringen framhever at prosjektet er viktig. Vi ser altså at prosjektet framstår som et godt distriktpolitisk virkemiddel: Det legger til rette for fortsatt spredt bosetting langs kysten.

Finnfast inngår i Ryfylkepakken som er en samlet strategi for å løse transportutfordringene i Ryfylke-regionen. Prosjektet har en lang historie, og det er etterlengtet.

Når det gjelder finansieringsopplegget for Finnfastprosjektet, er det fastsatt i et bredt politisk forlik på fylkesnivå. Bompengeselskapet og lokale styresmakter har i samarbeid med Statens vegvesen arbeidet fram en finansieringsløsning med små ordinære statlige bevilgninger. Dette gjør det mulig å få til en raskere realisering av prosjektet enn det som ellers ville ha vært tilfellet. Mange ønsker nok at staten hadde bidratt med en større andel, og det har jeg selvfølgelig i utgangspunktet full forståelse for. De fleste av oss innser imidlertid at vi må forholde oss til virkeligheten. Vi ser at prosjektet ikke ville kunne gjennomføres dersom statlig fullfinansiering skulle legges til grunn – i hvert fall ikke innen rimelig tid. Dette gjelder ikke bare Finnfastprosjektet, tematikken går igjen i nær sagt de fleste samferdselsdebatter. Men den helhetlige debatten skal vi ta på nytt når revideringen av Nasjonal transportplan skjer i 2009.

Det er kun Fremskrittspartiet som tilsynelatende kan operere med «dobbel bokføring». De var med i flertallet som vedtok Nasjonal transportplan for inneværende stortingsperiode, samtidig som de innstiller i alle samferdselsaker som om de vedtatte rammer ikke finnes. Lederen i Dagbladet søndag den 26. februar tar etter mitt skjønn partiet på kornet. Jeg siterer:

«Frp er den eneste forfører igjen på banen. Fra opposisjon kan partiet dyrke sin spesialøvelse med å sektorisere politikken. De kan velge det populære standpunkt og gå mot det upopulære, uten å måtte forsvare helheten i sin politikk. (...) Selv om det ikke går i hop, rent økonomisk, er det virkningsfullt.»

Det kan være betimelig å stille Fremskrittspartiet følgende spørsmål: Når ville Finnøy ha fått sin fastlandsforbindelse hvis de skulle vente på statlig fullfinansiering etter de flertallsrammer i NTP som Fremskrittspartiet har vært med på å stemme for her i Stortinget?

Finansieringen av Finnfast er altså basert på bompenger, alternativ bruk av ferjetilskudd og statlige midler. Bompenger og alternativ bruk av ferjetilskudd utgjør det alt vesentlige av finansieringen.

For Kristelig Folkeparti er det viktig at opplegget bygger på lokale og regionale vedtak. Det har bred politisk oppslutning på fylkesnivå, men vi vet samtidig at deler av finansieringsplanen er omstridt. Det er spesielt Rennesøy kommune som har problemer med at bomringen på Sokn

skal videreføres i åtte måneder for å bidra til å finansiere Finnfastprosjektet.

Nå er det imidlertid slik at man allerede har fått til en rente som er 1 pst. lavere enn det som er lagt til grunn i proposisjonen. Det betyr at man allerede er kommet et stykke på veg når det gjelder å få ned bruken av bompenger på Sokn. Kristelig Folkeparti har sammen med Høyre og Venstre i en merknad i innstillingen bedt om at departementet også vurderer andre muligheter for å komme ytterligere ned. Kanskje kan man til slutt ende opp med at man slipper å videreføre bompengene innkrevningen på Sokn. I så fall ville det være en gledens dag også for rennesøybuen.

Til slutt vil jeg si at også Kristelig Folkeparti støtter mindretallsforslag nr. 3 fra Fremskrittspartiet i innstillingen.

Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) [14:37:38]: Dette er ein historisk dag for Finnøy kommune, for Ryfylke og for Rogaland. Innbyggjarane på øyane Finnøy og Talgje får etter vedtaket i dag fastlandssamband. Det betyr ei heilt ny tid for folk i kommunen. Det gir heilt andre og nye høve for ungdom som har teke utdanning og vurderer å flytta heim til Finnøy. Finnfast gir optimisme til landbruk og grøntsektor, til havbruk, reiseliv og ein livskraftig vidaregåande skule. Prosjektet gir òg andre som måtte ha lyst til å busetja seg meir landleg, høve til å pendla frå tomatøya på ein heilt annan måte enn før. Slik sett kan òg Finnfast bety betre plass på eit pressa Nord-Jæren.

Finnfast er eit ekstraordinært prosjekt. Kostnadene for brukarane blir ekstraordinært høge. Trafikktalet er usikkert. Bompengane for finnøybuen kan koma til å vara ekstraordinært lenge, minst 20 år i staden for 15 år. Prosjektet er lokalt og regionalt initiert. Det er ein del av Transportplan for Ryfylke, vedteken i fylkestinget i Rogaland så langt tilbake som i 1987.

Finansieringa har vore ei vanskeleg sak og har etter kvart laga usemje to nabokommunar imellom. Hovudspørsmålet er om ein kan krevja inn bompengar til Finnfast frå Rennfast. Senterpartiet meiner ja. Eit breitt fleirtal i fylkestinget i Rogaland har lagt dette prinsippet til grunn. Regjeringa har følgd opp.

For min del galdt det fyrste spørsmålet mitt i Stortingets spørjetime finansieringa av Rennfast. Det var i november 1993. Regjeringa hadde nyleg sagt nei til fylkeskommunal garanti for lån til Tungenes ferjeterminal. Eg meinte det var urimeleg. Ein slik garanti ville ha gitt billigare lån og dermed kortare nedbetalingstid. Dåverande kommunalminister, Gunnar Berge, lova ny vurdering og følgde kort tid etter opp med eit ja.

Føresetnadene i Stortinget si innstilling frå 8. desember 1988 om fastlandssamband for Rennesøy er endra i favor av Rennesøy fleire gonger undervegs. Stortinget la til grunn 7 pst. årleg auke i takstane og bompengar ut 2008. Når 54 kr i 1987 har vorte til 90 kr i 2006, når passasjerane har passert gratis i fleire år no, når Rennfast er betalt ned nær to år før forventa tid, og når dei bompengane finnøybuen netto så langt har betalt til Rennfast, er rekna til om lag 90 mill. kr, kan det forsvarast at bommen på Sokn står

nokre månader til for å krevja inn 65 mill. kr til delfinansiering av Finnfast. Men lat meg gjera det heilt klart: Senterpartiet føreset at bommen skal vekk straks dei 65 mill. kr er kravde inn!

Senterpartiet meiner elles at staten skal ta ein større del av ansvaret for infrastrukturen i dette landet. Rogaland er eit godt døme på korleis innbyggjarane tek ein urimeleg høg eigenkostnad. 80 pst. av vegprosjekta blir no bompengefinansierte – ein uohøyrte høg eigendel. Alternativet ville likevel vore full stopp.

Senterpartiet har engasjert seg sterkt for meir statlege midlar til samferdsel. Vi er svært nøgde med Soria Moria, som varslar ein gjennomgang av dagens budsjettering for eit mogleg skilje mellom drift og langsiktige investeringar. Vi ser òg fram til at varsla prosjektfinansiering blir sett i verk. I framtidige prosjekt unngår ein då meiningslause ekstrakostnader i form av fordyrande låneopptak. Eg minner elles om at dagens regjering alt i det fyrste budsjettet sitt la inn 460 mill. kr meir enn Bondevik II. Det er stort, særleg sett i forhold til at Framstegspartiet gjennom tre budsjettforlik dei siste fire åra har fått til berre 5 mill. kr meir.

Som då Rennfast vart vedteken for 18 år sidan, er det rom for betring i det finansieringsopplegget som i dag blir vedteke. Eg ber statsråden sjå ekstra nøye på oppmodinga om raskare utbetaling av ferjeavløsningsmidlane. Ei positiv vurdering i løpet av våren betyr å lytta både til Rennesøy og til transportkomiteen. Det vil gi ein redusert bompengeperiode i Rennfast.

Gunnar Kvasheim (V) [14:42:55]: Dette er en viktig og gledelig dag for Finnøy, og det er en viktig og gledelig dag for Rogaland. Dette er et stort prosjekt som gir ferjefri fastlandsforbindelse for store deler av en muligstenes kommune med relativt lavt folketall. På Finnøy bor en halv promille av landets befolkning. Trekvart prosent av Rogalands folketall er på Finnøy. Likevel er dette et verdifullt prosjekt og et nyttig prosjekt som vil ha positive ringvirkninger langt utover kommunens grenser, og som til fulle forsvarer de midlene som nå skal brukes på dette prosjektet.

Finnfast vil bidra til å binde Rogaland tettere sammen. Det vil gi større fleksibilitet for dem som bor på Finnøy, og for dem som besøker Finnøy. Det vil gjøre hverdagen lettere for penderne og utvide deres arbeidsmarked. Ikke minst vil næringslivet på Finnøy bli mer konkurransedyktig når Finnfast står ferdig.

Finnfast er en del av Ryfylkepakken, som er en samlet strategi for å løse transportutfordringene i Ryfylke. Det er viktig å understreke på en dag som dette at nye viktige prosjekt står for tur.

Rogaland er et fylke med sterk vekst. I et slikt fylke kan det lett bli ubalanse mellom de ulike delene av fylket. Det er behov for en aktiv politikk for å unngå at det blir slik. Samferdsel og infrastruktur er nøkkelen i så måte. Det er bakgrunnen for at Venstre helhjertet støtter Finnfast, både lokalt, regionalt og sentralt. Lokalt har vi vært med på den finansieringsplanen som har fått bred tilslutning i fylkestinget. Det har vært nødvendig å være kreativ og gå utradisjonelle veier for å realisere dette prosjektet.

Alternativet som Fremskrittspartiet har, ville innebåret at Finnfast ikke hadde blitt realisert. Det er den dårligste av alle løsninger.

Sentralt har vi også presset på for å få fram dette prosjektet. Med Venstre i ledelsen i Samferdselsdepartementet kunne vi være et bindeledd mellom dem som var engasjert lokalt og dem som var premissleverandører sentralt. Venstre har vært med på å få på plass flere viktige forutsetninger for den løsningen vi har i dag, bl.a. det å kunne bruke ferjeavløsningsmidler. Det var en sak som det hadde vært arbeidet med i mange år og under flere regjeringer, og som ble løst mens Torild Skogsholm var samferdselsminister. Det var en av nøklene til at Finnfast-prosjektet kunne gå videre.

Vi har også vært med på å åpne for forlengelse av bompengeinnkrevningen på Rennesøy. Det har vært en forutsetning for å kunne jobbe videre med dette prosjektet. Men det har hele veien vært et mål for Venstre å bidra til å minimalisere den forlengelsen. Jeg viser i den forbindelse til innstillingen, hvor Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ber Regjeringen søke å begrense innkrevningen ved å vurdere ulike alternative måter som kan bidra til dette.

Et bredt flertall ber i innstillingen Regjeringen vurdere raskere utbetaling av ferjeavløsningsmidler. Her er det rom for en kraftig nedkorting som kan minimalisere den ekstra bompengeperioden. Det er viktig å slå fast etter at man har hatt en periode hvor enkelte har sagt at bommen aldri vil forsvinne, at det kommer den til å gjøre. Den vil forsvinne. Den vil forsvinne om kort tid.

Jeg forstår misnøyen på Rennesøy, og jeg er derfor opptatt av at det blir en rask avklaring på den anmodningen som går til Regjeringen. Jeg håper at statsråden i dag kan bidra til en slik avklaring og klargjøre om hun stiller seg bak den tenkningen som antydes, nemlig en raskere utbetaling av ferjeavløsningsmidler.

I dag har statsråden en artikkel i Stavanger Aftenblad, hvor hun skriver «Endeleg Finnfast.» Der ofres ikke dette momentet ett eneste ord, og det er en nøkkel for å komme videre og finne en løsning på det som er omstridt lokalt.

Støyen er forståelig, men den skal ikke forstyrre det som er hovedpoenget i dag. Dette er en gledens dag, Finnfast skal realiseres. Det er viktig for Finnøy, og det er viktig for Rogaland.

Venstre kommer også til å støtte Fremskrittspartiets forslag nr. 3.

Statsråd Liv Signe Navarsete [14:47:49]: Stortinget er i dag invitert til å gjøre eit avgjerande viktig vedtak for Finnøy og for heile Ryfylke i ei sak som har vore i prosess i lang tid.

Det har vore arbeidd med planar om eit fast vegsamband mellom Finnøy og Rennesøy sidan 1980-talet, spesielt i samband med arbeidet med Transportplan for Ryfylke, som vart godkjend i 1987. Transportplanen inneheldt eit nett av bruer og tunnelar som skulle knyte fleire av øyane i Finnøy kommune til Rennesøy og vidare til fastlandet gjennom fastlandssambandet til Rennesøy, som blei opna for trafikk i 1992.

No er det altså Finnfast som står for tur. Prosjektet vil gje innbyggjarane på øyane Finnøy og Talgje ferjefritt vegsamband med Rennesøy og vidare med fastlandet. Finnfast vil gje pendlarar kortare reisetid og ein utvida arbeidsmarknad. For næringslivet i området vil prosjektet medverke til auka konkurransevne, og spesielt havbruksnæringa framhevar at prosjektet er viktig.

Prosjektet er sterkt ynskt lokalt, og eg veit eg har mange med meg når eg uttrykkjer glede over at komiteen har slutta seg til Regjeringa sitt forslag om å realisere Finnfast-prosjektet.

Styringsramma er rekna til 530 mill. kr. Inkludert kapitalkostnader ved forskotteringa er det samla finansieringsbehovet om lag 747 mill. kr. Finansieringa er basert på bompengar, alternativ bruk av ferjetilskot – både statleg og fylkeskommunal del – og statlege midlar. Bompengar og alternativ bruk av ferjetilskot utgjør det alt vesentlege av finansieringa.

Bompengeperioden er totalt rekna til vel 20 år med etterskotsinnkrevjing. I tillegg kjem ein periode på om lag tre år med forskotsinnkrevjing i Søndre Finnøysamband. I tillegg er det lagt inn midlar til planlegging frå ei tidlegare forskotsinnkrevjing i same samband. Hovudregelen ved bompengeinnkrevjing er at perioden med etterskotsinnkrevjing skal vere maksimalt 15 år. For ferjeavløysingsprosjekt er alternativet i realiteten å betale bompengar i form av ferjebillett så lenge sambandet blir oppretthalde. Det har her vore eit sterkt ynske lokalt om å erstatte denne «evigvarande» betalinga på ferja med ei tidsavgrensa bompengebetaling. Regjeringa meiner difor at forlengd innkrevjingsperiode kan akseptast for Finnfast. Eg er glad for at komiteen også sluttar seg til dette.

Finansieringsplanen for Finnfast inneber at innkrevjinga ved Sokn bomstasjon held fram sju til åtte månader lenger enn føresett. Eg kjenner godt til at dette har vekt oppsikt lokalt, og at det er stilt spørsmål ved om dette er lovleg.

Det har vore ein langsiktig og heilskapleg strategi å etablere eit infrastrukturnett med ferjefrie samband til ei rekkje øyar i Ryfylke. Finnfast er ein del av dette nettet, og innkrevjinga ved Sokn bomstasjon er knytt direkte til finansieringa av dette samanhengande nettet. Vidare har Regjeringa lagt vekt på at innbyggjarane i Finnøy kommune mot sin vilje fekk nedlagt ferjesambandet Judaberg-Stavanger og dermed har bidrege til finansieringa av Rennfast i ein storleiksorden som langt overstig inntekterne frå Sokn bomstasjon, og vidare at det berre er tale om ein kort periode. Innkrevjinga vil uansett opphøre mykje tidlegare enn det som opphavleg låg til grunn ved Stortinget si handsaming av Rennfastprosjektet i 1988.

Eg har merka meg at komiteen ber Regjeringa vurdere raskare utbetaling av ferjeavløysingsmidlane for å oppnå ein redusert bompengeperiode for Rennfast. Dette er eit prinsipielt spørsmål som eg skal vurdere i samband med saka om prinsipp for bompengefinansiering, og eg skal kome tilbake med det til Stortinget seinare.

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

Dagfinn Høybråten (KrF) [14:51:54]: Det er en stor og viktig dag for regionen som her er berørt. Jeg vil starte med å gi honnør til Regjeringen for å ha lagt denne saken raskt og ryddig fram for Stortinget og lagt til rette for en god og rask gjennomføring. Kristelig Folkeparti er opptatt av å følge opp de lokale vedtakene på nasjonalt nivå. Vi er tilfreds med at Regjeringen har fremmet proposisjonen, slik at vi i dag kan få det stortingsvedtaket om utbygging og finansiering av Finnfast som vi trenger for å komme videre.

Nå var statsråden relativt knapp i sitt innlegg når det gjaldt spørsmålet om finansieringsløsningen som er tatt opp i komiteinnstillingen. Sammen med Høyre og Venstre har vi i Kristelig Folkeparti satt oss ned for å finne fram til eventuelle forbedringer i den finansieringsplanen som Regjeringen har fremmet. Vi har i innstillingen foreslått noen løsninger, og det ser også ut til at det er gode muligheter for at vi kan unngå at bompengeperioden på Rennesøy utvides med åtte måneder hvis Regjeringen følger den anmodningen som ligger i innstillingen, og også de ytterligere muligheter som er påpekt fra de tidligere regjeringspartiene. Vi setter vår lit til at statsråden følger opp dette, og håper hun lykkes med å få på plass alle mulige forbedringer. Vi ønsker at vi skal få fastlandsforbindelsen til Finnøy realisert så raskt som mulig, på en måte som gjør at flest mulige ser seg tjent med den løsningen som kommer.

Jeg kan ikke unnlate å bemerke at mindretallet her i dag fremmer forslag om statlig fullfinansiering av Finnfast. Det høres vel og bra ut – det lyder forlokkende med 100 pst. statlig finansiering – men hvis vi alle hadde lagt oss på den linjen i slike prosjekter, ville det tatt mange år før Finnfast og andre lignende prosjekter ble realisert. I så måte synes jeg at Stavanger Aftenblad hadde en treffende overskrift i fredagens utgave av sin avis om at dette faktisk ville gitt full veistopp.

Ketil Solvik-Olsen (FrP) [14:54:26]: Det er mange her som synes dette er en stor dag. Man gleder seg over at vi får grønt lys til å iverksette et viktig samferdselsprosjekt, og vi overgår hverandre i rosende omtale av arbeidet som er nedlagt i forkant.

For meg blir det en litt tung glede å gi gaver som mottaker selv må betale. Finnfast-prosjektet er dessverre nok et eksempel på at staten ikke vil ta sitt ansvar med å fullfinansiere infrastrukturutbygging i dette landet, og det er uforståelig, uansett hva representanten Høybråten sier, at det ikke kan være et statlig ansvar i en situasjon der landet har 1 400 milliarder kr investert i utenlandsk næringsliv. Jeg unner innbyggerne på Finnøy at Finnfast gjennomføres, men jeg er sterkt kritisk til den maktarrogante måten stortingsflertallet og Regjeringen gjennomfører dette på. Det er et åpenbart løftebrudd fra myndighetene når brukerne av Rennfast fortsatt må betale bompenger etter at Rennfast-prosjektet er nedbetalt. Innbyggerne på Rennesøy har all grunn til å være forbannet når de opplever at Regjeringen og stortingsflertallet bryter inngåtte avtaler, og at innbyggerne derfor fortsatt må betale bompenger for noe som skulle vært gratis.

Saksordføreren sier at Finnøy-buen har betalt for å kjøre gjennom Rennfast, og at det derfor er rett og rimelig at Rennesøy-buen må betale for at Finnfast skal gjennomføres. Det er i mine øyne like logisk som å si at fordi jeg kjører gjennom bompengeringen i Oslo, så skal Oslo-folk være med og betale for veiprojekt på Jæren. Saksordføreren vil skyve fra seg sånne innvendinger ved å vise til at Finnfast og Rennfast er en del av det samme samferdselsprosjektet, men det vet Stortinget, og det vet Regjeringen, at det er stor strid om.

Det er sjelden at en kommune vurderer å gå til søksmål mot staten på grunn av et bompengeprojekt, og det hører også til sjeldenhetene at et fulltallig kommunestyre går imot at dette skal skje. Det er altså ingen av partiene i denne sal som har støtte fra sine lokale representanter i denne saken. En ansvarlig behandling i Stortinget ville tilsagt at sånne usikkerhetsmomenter ble avklart, men framfor å gjøre nødvendige avklaringer velger Regjeringen å bruke rå makt. Saken tvinges igjennom uten at man tar de juridiske innsigelsene innover seg. Nå prøver noen å skape inntrykk av at en prøver å komme innsigelsene i møte ved å forkorte forlengelsen av bompengeperioden. Men de prinsipielle problemstillingene rundt dette, nemlig at staten bryter en avtale om å fjerne en bomstasjon, og at det er høyst diskutabelt om det er lovlig å fortsette bompengedriften, ja, dem hopper de bukk over, og til sitt forsvar så stempler samferdselsministeren alle bompengemotstanderne i Rogaland som usolidariske, slik hun gjorde under et besøk i Rogaland i forrige uke. Det er en ordbruk som er hån og provokasjon og ikke minst misbruk av ordet solidaritet. Bompengestasjonen på Sokn er allerede tenkt vernet, selv om den fortsatt skal være i drift. Dermed vil den stå til evig tid som et symbol – et symbol på politisk svik: inngåtte avtaler som brytes, valgkamplofter som brytes, og ikke minst statens uansvarlighet i finansieringen av veiinvesteringer.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 4. (Votering, se side 1414)

Etter at det var ringt til votering i 5 minutter, uttalte **presidenten:** Stortinget skal nå votere i sakene nr. 1–4.

Før vi går til votering, vil presidenten foreslå at det vortes i sak nr. 2 først, altså før sak nr. 1. Det vil gi en riktigere logisk rekkefølge, siden mindretallsforslaget i sak nr. 2 er et primært standpunkt i forhold til voteringstemaene i sak nr. 1. – Dette anses vedtatt.

Votering i sak nr. 2

Presidenten: Under debatten har Arne Sortevik satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at det avholdes en bindende folkeavstemning i Bergen om bygging av bybane og bruk av bompengefinansiering før Stortinget tar stilling til disse forhold i Bergensprogrammet. Stortinget forutsetter om nødvendig statlig for-

skottering for å sikre fremdrift på de øvrige prosjektområdene innenfor Bergensprogrammet.»

Komiteen hadde innstilt:

Dokument nr. 8:2 (2005-2006) – forslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Gjermund Hagesæter og Karin S. Woldseth om å gjennomføre bindende folkeavstemning i Bergen kommune om bygging av bybane i Bergen og om bompengefinansiering av Bergensprogrammet – avvises.

Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 79 mot 24 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.02.31)

Votering i sak nr. 1

Presidenten: Under debatten har Arne Sortevik satt fram åtte forslag på vegne av Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget anbefaler utbygging av Bergensprogrammets vegtiltak samt trafikksikrings- og miljøtiltak tilpasset vegtiltakene og med statlig finansiering. Eksisterende bompengering avvikles straks. Stortinget ber Regjeringen legge frem ny finansieringsplan for denne delen av Bergensprogrammet, men legger til grunn at planlagt fremdrift på omtalte prosjekter opprettholdes gjennom statlig forskottering.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen forsere vegtiltakene i Bergensprogrammet. Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om dette som også inkluderer bygging av Skansentunnelen og som er basert på statlig finansiering.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at planlegging av en «Ringveg øst» startes opp og forseres med sikte på å realisere vegtiltak som kan avlaste Bergen for gjennomgangstrafikk. Stortinget peker også på at en vegtunnel gjennom Ulrikken fra Bergen til Arna må inngå i en fremtidig samlet vegløsning for Bergensregionen.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget avviser krav om parallell utbygging av vegtiltak og kollektivtiltak.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem ny sak om fremtidig kollektivløsning i Bergen der det legges vekt på god virkning for alle deler av byen. Stortinget forutsetter at det velges en fleksibel løsning med dokumentert effekt for økt bruk av kollektivtransport og med avklart og sikret økonomi. Stortinget forutsetter at staten ved Vegdirektoratet blir byggherre og at prosjektet skal gjennomgå ekstern kvalitetssikring etter nytt opplegg med KS1 og KS2.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget legger til grunn at tjenlig fremtidig kollektivløsning for Bergen og Bergensregionen utvikles i samarbeid med aktuelle kollektivselskaper. Stortinget peker spesielt på at NSBs satsing på å utvikle jernbanebasert lokaltrafikktilbud i storbyene bør samordnes med utvikling av fremtidig kollektivløsning i Bergen.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget legger til grunn at valg av fremtidig kollektivløsning i Bergen baseres på lokal folkeavstemning.»

Forslag nr. 8 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen gjennomføre en uavhengig granskning av Bergen kommunes Bybaneprosjekt der konsept, kvalitet i arbeidet, samt ressursbruk blir gjennomgått.»

Komiteen hadde innstilt:

I

Bompengeselskapet får tillatelse til å kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av Bergensprogrammet. Vilkårene går fram av St.prp. nr. 75 (2004-2005) og Innst. S. nr. 94 (2005-2006).

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 79 mot 24 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.03.05)

Votering i sak nr. 3

Presidenten: Under debatten har Arne Sortevik satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget samtykker i at Hardangerbrua bygges slik prosjektet er redegjort for i St.prp. nr. 2 (2005-2006). Bompengefinansiering erstattes med statlig finansiering, og ferjeforbindelsen Kvanndal-Utne-Kinarsvik videreføres med kapasitet, standard og frekvens som ivaretar etterspørselen fra dagens ulike trafikkantgrupper. Stortinget ber Regjeringen legge frem tilleggs sak om statlig finansiering og med ytterligere kvalitetssikring av trafikkgrunnlaget.»

Komiteen hadde innstilt:

I

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet Hardangerbrua AS får løyve til å ta opp lån til å forskottere bygginga av rv 7/rv 13 Hardangerbrua og til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygginga

etter vilkåra i St.prp. nr. 2 (2005-2006) og Innst. S. nr. 93 (2005-2006).

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga. Avtalen må vere underskriven før innkrevjinga startar.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 79 mot 24 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.03.42)

Votering i sak nr. 4

Presidenten: Under debatten har Per Sandberg satt fram tre forslag på vegne av Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget anbefaler bygging av rv 519 Fastlandsambandet til Finnøy med tilknytning til Talgje (fv 606) med statlig fullfinansiering. Stortinget legger til grunn at arbeidet igangsettes med statlig forskottering og at egen sak om statlig finansiering av prosjektet legges frem for Stortinget så snart som mulig.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen sørge for at statlige ferjeavløsningsmidler heretter utbetales samlet og forskuddsvis.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen foreta en vurdering av hvordan staten gjennom låne- og forskotteringsordninger kan bidra til at samferdselsprosjekter der flere andre parter deltar i finansieringa, ikke får unødvendig store lånekostnader. Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med egen sak om dette.»

Det blir votert først over forslag nr. 3, siden Høyre og Venstre har varslet støtte til forslaget.

V o t e r i n g :

Forslag nr. 3 fra Fremskrittspartiet ble med 52 mot 50 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.04.41)

Presidenten: Så voterer det alternativt mellom innstillingen og forslagene nr. 1 og 2.

Komiteen hadde innstilt:

I

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån til å forskottere bygginga av rv 519 Fastlandssamband til Finnøy, med tilknytning til Talgje (fv 606), og til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygginga etter vilkåra i St.prp. nr. 38 (2005-2006) og Innst. S. nr. 95 (2005-2006).

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærare reglar for finansieringsordninga. Avtalen må vere underskriven før innkrevjinga startar.

V o t e r i n g :

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene nr. 1 og 2 fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 79 mot 24 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 15.05.17)

S a k n r . 5

Referat

1. (135) Forslag fra stortingsrepresentantene Ketil Solvik-Olsen, Tord Lien, Torbjørn Andersen, Robert Eriksson, Øyvind Vaksdal og Harald T. Nesvik om en tiltaksplan for bygging av gasskraftverk i Norge samt statlig ansvar for CO₂-verdikjeden (Dokument nr. 8:37 (2005-2006))
Enst.: Sendes energi- og miljøkomiteen.
2. (136) Samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 65/2005 av 29. april 2005 om innlemming i EØS-avtala av direktiv om marknader for finansielle instrument (verdipapirmarkeddirektivet) (St.prp. nr. 40 (2005-2006))
Enst.: Sendes finanskomiteen, som forelegger sitt utkast til innstilling for utenrikskomiteen til uttalelse før innstilling avgis.
3. (137) Forslag fra stortingsrepresentantene Gunvald Ludvigsen, André N. Skjelstad og Lars Sponheim om

styrking av pårørende sine rettar i situasjonar der det oppstår usemje mellom pårørende og medisinsk-fagleg personell om å halde fram eller avslutte livsnødvendig behandling (Dokument nr. 8:33 (2005-2006))

4. (138) Forslag fra stortingsrepresentantene Harald T. Nesvik, Jan-Henrik Fredriksen og Vigdis Giltun om en plan for omlegging av norsk eldreomsorg der staten får ansvaret for at pengene følger brukeren og dekker utgiftene til omsorgen (Dokument nr. 8:34 (2005-2006))
Enst.: Nr. 3 og 4 sendes helse- og omsorgskomiteen.
5. (139) Forslag fra stortingsrepresentantene Per-Willy Amundsen, Åge Starheim og Ib Thomsen om språk- og kunnskapskrav i forbindelse med innvilgelse av statsborgerskap (Dokument nr. 8:35 (2005-2006))
Enst.: Sendes kommunal- og forvaltningskomiteen.
6. (140) Forslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Arne Sortevik, Anders Anundsen, Kåre Fostervold og Bård Hoksrud om å etablere trafikksikkerhetshaller i Norge (Dokument nr. 8:38 (2005-2006))
Enst.: Sendes transport- og kommunikasjonskomiteen.
7. (141) Forslag fra stortingsrepresentantene Trine Skei Grande og Anne Margrethe Larsen om et utvekslings- og samarbeidsprogram mellom muslimske land og Norge (Dokument nr. 8:36 (2005-2006))
Enst.: Sendes utenrikskomiteen.

Møtet hevet kl. 15.06.
