

**Møte tirsdag den 4. november 2008 kl. 10**

President: Carl I. Hagen

Dagsorden (nr. 11):

1. Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av T-forbindelsen – nytt vegsamband mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommunar i Rogaland (Innst. S. nr. 15 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 70 (2007–2008))
2. Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av fylkesveg 107 Jondalstunnelen i Hordaland (Innst. S. nr. 16 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 72 (2007–2008))
3. Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om bygging og finansiering av ny ferjekai på Årsnes og utbetring av rv 551 mellom Løfallstrand og Årsnes i Kvinnherad kommune i Hordaland (Innst. S. nr. 18 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 2 (2008–2009))
4. Referat

*Valg av settepresidenter*

**Presidenten:** Presidenten vil foreslå at det velges to settepresidenter for Stortingets møter i dag og i morgen – og anser det som vedtatt.

Presidenten vil foreslå Kenneth Svendsen og Solveig Horne. – Andre forslag foreligger ikke, og Kenneth Svendsen og Solveig Horne anses enstemmig valgt som settepresidenter for dagens og morgendagens møter.

## Sak nr. 1 [10:00:46]

*Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av T-forbindelsen – nytt vegsamband mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommunar i Rogaland* (Innst. S. nr. 15 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 70 (2007–2008))

**Presidenten:** Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden begrenses til 5 minutter til hver gruppe og 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til tre replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen innenfor den fordelte taletid.

Videre vil presidenten foreslå at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

**Hallgeir H. Langeland (SV) [10:01:48]** (ordfører for saka): Dei tre sakene som me behandlar i dag, er regjeringspartia glade for at me får tilslutning til frå Høgre, Venstre og Kristeleg Folkeparti. Dette er altså dei same

partia som utgjer klimaforliket på Stortinget. Det partiet som ikkje er med, er Framstegspartiet, som held fast på den bompengeprofilen som dei har i nasjonalforsamlinga, men som dei ikkje har når dei har posisjonar og makt lokalt. Heller ikkje når dei har hatt anledning i samband med statsbudsjettet til å forhandla med Bondevik, har dei klart å gjera noko med den bompengepolitikken dei påstår dei står for. Men eg håpar at me ikkje nok ein gong skal bruka lang tid i nasjonalforsamlinga på å diskutera Framstegspartiet sin bompengepolitikk, for den er vanskeleg nok å forstå.

Det er kanskje litt drygt å seia at dei tre sakene me behandlar i dag, er ein del av Regjeringa sin motkonjunkturpolitikk når det gjeld finanskrisa, for dei blei jo lagde fram før den krisa. Men utvilsamt vil dei fungera som det, for dei vil skapa ny aktivitet i desse områda i Hordaland og Rogaland, og dei vil gje arbeid for maskinentreprenørar og bygg- og anleggsbransjen. Det er bra. Men det er først og fremst lokale krav me i dag innfrir i Stortinget.

T-sambandet har ein halde på med i over 20 år i Rogaland. Det var først då SV kom i regjering, at saka kom gjennom. Tidlegare har det vore somla frå alle parti og regjeringar. Dei har ikkje klart å rydda opp i dette. På tross av at området kryr av Kristeleg Folkeparti- og Høgre-ordførarar, og eg heldt på å seia det som verre er, har ikkje denne saka blitt sett ut i verda. Men det skjer altså i dag. Framstegspartiet – berre for å retta opp i det – kunne òg ha rydda denne saka av vegen når dei var i posisjon med Bondevik.

Prosjektet er på 1,5 milliardar kr. Det meste av dette – 69 pst. – er bompengar og lokal finansiering, og staten tek 31 pst. Dette er altså eit klart spleiselag.

Klimaforliket forlanger ein karbonrekneskap. Ingen av desse sakene har det, men det vil me koma tilbake til når det gjeld nye saker. Men det er slik at i saka om T-sambandet følgjer klimakameratane – alle unnateke Framstegspartiet – opp den profilen som klimaforliket er oppteke av, ved at dei peiker på at dette området bør bli vurdert i samband med belønningsordninga. Klimaforliket sørgjer for at me no har ei dobling av belønningsordninga, altså 323 mill. kr, til disposisjon for tiltak som kan føra til at fleire reiser kollektivt og færre kjører bil. Føresetnaden for å få pengar er altså redusert biltrafikk. Det er det viktig å ha med seg, seier alle partia som er med i forliket. Det me treng i dette området, med 90 000 innbyggjarar, er ei auka satsing på kollektivtransporten og ei satsing på gang- og sykkelveg. Me gjer noko av dette i Haugalandspakka, som òg sørgjer for aktivitet i dette området for entreprenørbransjen, men me gjer ikkje nok. Faktisk er det slik at alle partia er litt kritiske til den manglande satsinga det er på dette lokalt.

Eg er nøgd med at me no legg fram ei innstilling om utbygging av T-sambandet etter 20 års venting.

Lat meg berre til slutt seia noko om det som mitt parti, SV, ønskjer seg meir av i Haugalandområdet. Haugesunds Avis har slått opp ei sak om bybane på Haugalandet. Me meiner at det vil vera ein klok idé å utgreia det lokalt, for ein bybane vil nettopp kunna føra til at me flyttar trafikk frå vegen og over på bybanen. Og det å tenkja vidare i for-

hold til at bybanen kan gå inn på Flotmyr stasjon, der det i dag berre er bussterminal, til ein framtidig høgfarbane, då nærmar me oss noko stort i framtida. Dette er ikkje Regjeringa sitt syn, dette er SV sine visjonar om framtida på Haugalandet. Me trur at dette er lurrt.

Og heilt til slutt: Då SV foreslo bybane på Nord-Jæren i 1993, var alle partia imot, og dei rista på hovudet av det. I dag er alle partia på Nord-Jæren for bybane, og Regjeringa har løyvd 6 mill. kr til planlegging av bybane på Nord-Jæren. At dette tek tid, må folk på Haugalandet forstå, men no må dei skjerpa seg og jobba for bybane der òg.

**Kenneth Svendsen** hadde her overtatt president-plassen.

**Tore Nordtun (A) [10:07:14]:** Jeg vil uttrykke stor glede for at vi nå endelig får denne saken til Stortinget og blir ferdig med den. Jeg er glad for det av flere grunner. Dette har vært på tapetet og vært til politisk behandling i fylkeskommunen og mellom staten og kommunene i mange, mange år.

Vi har ei bru i området som knytter den tredje største kommunen i Rogaland, nemlig Karmøy, med litt i underkant av 40 000 innbyggere, sterkere til fastlandet. Den brua som de har nå, som de må passere, Karmsund bru, er bygd i oktober 1955. Det er kontinuerlig vedlikehold, men den trenger absolutt en avlastning. Det får den med dette prosjektet, og det gir et nytt veisamband mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommuner. Det er også store planer for næringsutvikling i disse områdene i tilknytning til denne forbindelsen.

Hele utbyggingen vil koste ca. 1,4–1,5 milliarder kr. Det er et veldig bra spleiselag man tar fatt på her, mellom staten, Rogaland fylkeskommune og Karmøy kommune, og ikke minst yter trafikantene sitt til dette.

Det som man også ser av prosjektet, er at det er uttrykk for en meget sterk vilje og evne på lokalt hold til å samarbeide om de gode løsningene. Dette er en god løsning når det gjelder trafikktilbudet i dette sterkt voksende området. Og ikke minst er det viktig, som også saksordføreren sa, at man får inn formuleringer om en styrking av kollektivtransporten i regionen, og at det følges videre opp. Klimaforliket, som alle bortsett fra Fremskrittspartiet skrev under på, har dette med, så jeg regner med at det står på solid grunn når vi skal gå videre i saken.

Jeg sa litt tidligere at det er veldig viktig at vi har dette sambandet for å utvikle de tunge industriområdene i området. Jeg vil bare minne om Kårstø og de formidable utbyggingene som pågår der for tiden – det er rett i nærheten av der tunnelen skal komme opp. Tysvær kommune har planlagt et stort næringsområde der, og de planlegger også en ny type energiproduksjon, bl.a. Det er i dette området ekspansjonen vil skje, og det er dermed viktig at infrastrukturen er på plass.

Så ser jeg at denne etterskuddsinnkrevningen av bompenger skal ta til når veiprojektet er ferdig – det må vi bare ta til etterretning – at man kommer i gang med og fullfører de planene som er med bl.a. bomstasjon på

øst-vest-sambandet ved Mjåsund vest for krysset med E39, altså at finansieringen står på et solid grunnlag videre framover. Garantibeløpet fra Rogaland fylkeskommune og Karmøy kommune på 150 mill. kr, er også meget vesentlig, og det viser viljen i dette området.

Jeg har pekt på at veisambandet blir viktig for veitrafikken, og ikke minst for kontakten og en sterkere tilknytning mellom de to store tunge industrielle områdene i Rogaland, nemlig Karmøy/Haugesund og Stavanger-området. Det vil bli betydelig forbedret nå. Når det gjelder kyststamveien, kobler dette seg veldig tungt på, og vil også være et bidrag til det. Som jeg sa tidligere, er det for den tredje største kommunen i Rogaland, Karmøy, med nær 40 000 innbyggere og med en tung industri, veldig viktig å få dette ordentlig på plass nå. Det vil bli en ny tid i Haugesund, og ikke minst på Karmøy og i Tysvær kommune, hvor denne parsellen nå skal gå, under Karmsundet og som tunnel.

Jeg avslutter med dette, og vil si at det nå, forhåpentligvis, blir slutt på de mange spørsmål om dette sambandet. Nå er vi ferdig med det, og jeg synes det er en gledens dag.

**Arne Sortevik (FrP) [10:11:52]:** Fremskrittspartiets bompengepolitikk er enkel å forstå: Det er staten som skal finansiere og staten som skal betale for statens veier.

Stortinget behandler i dag tre proposisjoner om bompengefinansiering av samferdselsprosjekt. De tre prosjektene er svært ulike, men de knyttes sammen i en felles bompengeskjebne.

La meg si litt om bompenger først. Regjeringen Stoltenberg har i den perioden den har sittet, åpnet for økt bompengandel i bompengefinansierte prosjekter. Bompengene brukes ikke bare til investering i kollektivtrafikk, men også til drift. Under denne regjeringen er bompengefinansiering blitt en av hovedpilarene i statens finansiering av investeringer i samferdselsmessig infrastruktur. Dette mener Fremskrittspartiet er en beklagelig utvikling, og en helt unødvendig utvikling. Norge er rikere enn noen gang før, og Fremskrittspartiet har lenge ment at deler av den avkastningen av landets formue som vi nå har, bør investeres i innenlands realkapital uten risiko, og ikke bare i utenlandske finansmarkeder med svært høy risiko. Den siste tids utvikling viser hvor riktig Fremskrittspartiets politikk har vært og er, også på dette området.

I mange av de stortingsproposisjonene om bompengefinansierte samferdselsprosjekter som er fremmet av Regjeringen, og som Stortinget har ferdigbehandlet i denne perioden, er både prinsippene om nytte og etterskuddsinnkreving brutt. Linjen med prinsippbrudd fortsetter også i nye saker. Strømmen av bompengesakene fortsetter også.

I denne saken har det vært krevd inn forhåndsbompenger ved bruk av ferje siden 2001. Totalt har bilistene betalt nesten 400 mill. kr over ferjebilletten når året 2008 er slutt! Her er det forskjell på liv og lære. Det preger ofte bompengebrauken i slike saker. Det er enkelt å finansiere egne prosjekter når man kan sende regningen til andre.

Fremskrittspartiet beklager en slik utvikling. Fremskrittspartiet peker på at med moderne finansieringsverktøy som kan koble tilgjengelig kapital og prosjekter, kan

Norge bygge et effektivt, moderne, sikkert og miljøvennlig veinett på 25 år – og uten å bruke bompenger.

Så til prosjektet i denne saken. T-forbindelsen vil gi viktig og nødvendig forbedring av transportnettet mellom de berørte kommunene Haugesund, Karmøy og Tysvær i Rogaland. Området som får effekt av prosjektet, er sentralt i det viktige verdiskapingsområdet Haugalandet. Også for veitransporten mellom Karmøy og Stavanger er prosjektet viktig. Fremskrittspartiet er selvfølgelig positiv til gjennomføring, men samtidig svært kritisk til den finansieringen som er foreslått. I tillegg til å betale bompenger som en del av finansieringen av prosjektet, skal bilistene dekke finansieringskostnader på 75 mill. kr og innkreivingskostnader på 47 mill. kr. Totalt blir det en ekstraregning på 122 mill. kr. Av hele denne pakken, der bilistene altså medvirker, vil regningen til bilistene være på nesten 950 mill. kr – nesten 1 milliard kr.

Fremskrittspartiet mener prosjektet skal finansieres av staten. Det store beløpet, nesten 400 mill. kr, som fra 2001 er innkrevd som forskuddsbompenger av bilistene på to fergestrekninger, Mortavika–Arsvågen og Mekjarvik–Skudeneshavn, vil vi rett og slett betale tilbake til bilistene som bruker fergen, på samme måten som de er innkrevd, ved redusert regulativ og redusert pris på Mortavika–Arsvågen.

Jeg tar opp Fremskrittspartiets forslag i innstillingen og ber om alternativ votering.

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

**Øyvind Halleraker (H) [10:16:34]:** La meg først få knytte en kommentar til saksordføreren innlegg. Jeg syns det er sjarmerende å oppleve SVs Hallgeir Langeland stå her og snakke varmt for et prosjekt han har arbeidet imot i 20 år. Hva det har med regjeringssamarbeid å gjøre, kan man bare spekulere på, men det er nok kanskje der hunden ligger begravet. Han redegjorde ikke så mye for selve prosjektet, men det gjorde heldigvis representanten Tore Nordtun, fra samme regjeringskoalisjon, på en utmerket måte.

Dette er en sak med svært lang fartstid, 20 år. Det er en sak som er viktig for utviklingen i Nord-Rogaland, og spesielt vil jeg framheve tilknytningen til E39, kyststamvegen for hele Haugalandet.

Det er stor enighet om prosjektet nå. Jeg skal derfor ikke gå særlig i detalj. Men fra Høyres side vil jeg igjen berømme kommunene og brukerne for å ta på seg et så stort løft. Her påtar man seg altså to tredjedeler av finansieringen. I motsetning til Fremskrittspartiet har Høyre i alle saker hvor det er så stort engasjement og ønske om så å si å pålegge seg selv en slik merbelastning, funnet det rett å støtte den type finansieringsopplegg og prosjekter.

Flertallet har pekt på at Haugalandet er et folketett område, med 90 000 mennesker. Og trekker man inn nabo-regionen i nord, Sunnhordland, med sine 50 000–60 000 mennesker, er vi i en relativt tett befolket region med 150 000 mennesker som ligger som en viktig utviklings-

region mellom Bergen og Stavanger. Det er midt i dette området dette prosjektet er lokalisert.

Bondevik II tok initiativ til belønningsordningen, og Høyre har vært opptatt av å utvikle denne belønningsordningen. Vi satte derfor som et av våre krav i klimaforliket å utvikle belønningsordningen til nettopp å bli hovedincentamentordningen for å fremme kollektivtrafikk og mindre bilbruk. Derfor er vi enig med saksordføreren og flertallet i de formuleringer som er tatt inn i denne saken.

Men jeg har lyst til å presisere at klimaforliket lyder temmelig ordrett slik at det er lokale og regionale tiltak for å redusere biltrafikk som er det det dreier seg om. Det er ikke synonymt med vegprising eller rushtidsavgift. Dessuten har Stortinget før denne stortingsperioden behandlet prinsippet knyttet til rushtidsavgift og sagt at man ikke under noen omstendighet skal ha dobbeltbelastning, hvis det allerede er bompengordninger i et område. Det er det jo i dette området, både med Haugalandspakken og med T-forbindelsen.

Med disse kommentarene vil jeg bare slutte meg til Nordtun, som sa at dette er en gledens dag for Haugalandet. Det blir spennende å se utviklingen videre.

**Dagfinn Høybråten (KrF) [10:20:59]:** Over denne saken er det skrevet ett ord: Endelig. Endelig kan Stortinget i dag fatte vedtak om utbygging og finansiering av T-forbindelsen. Det har vært en lang prosess fram mot et sluttvedtak, en altfor lang prosess. Men i dag er det en gledens dag både for berørte trafikanter, for kommunene som har stått på for å få dette realisert, og for næringslivet, som har ventet i årevis. T-forbindelsen berører primært kommunene Haugesund, Tysvær og Karmøy, men er etterlengtet og viktig for hele regionen.

Prosjektet har vært utsatt og revidert en rekke ganger, og jeg må si at dette har tatt veldig lang tid, altfor lang tid. Det ble godkjent av Stortinget første gang i 2001. Reviderte reguleringsplaner som følge av nye standardkrav ble godkjent i slutten av 2005. I denne perioden har Kristelig Folkeparti flere ganger etterlyst framdrift i saken. Men jeg synes ikke det er grunn til å dvele for lenge ved det nå. Vi har fått på bordet et revidert finansieringsopplegg, bl.a. basert på oppdaterte kostnadsoverslag og trafikkprognoser. Nå er det på tide å sette i gang. Det som nå er viktig, er å få dette vedtatt, og det vil det bli, heldigvis.

Det er også gledelig at SV, som har vært imot dette prosjektet før, nå har snudd og vil stemme for utbyggingen. Da jeg hørte representanten Langeland i dag, minnet han mest om en nyomvendt, og i Kristelig Folkeparti tar vi veldig godt imot nyomvendte, så jeg skal ikke gjøre noe polemisk poeng av det i dag!

Når forbindelsen står klar i 2013, vil det bety mye for folk i hverdagen i form av kortere og enklere reiseveier, og ikke minst er det viktig for næringslivet i regionen. Det er derfor med tilfredshet at Kristelig Folkeparti stemmer for prosjektet, som vi i dag får satt et punktum for ved behandlingen her i Stortinget.

Haugalandet er et veldig tett befolket område. Jeg vil understreke en merknad i innstillingen der flertallet peker på at Haugalandet er et område som i altfor liten grad har

et trafikksystem som er lagt til rette for gode kollektivløsningar og gang- og sykkelveier. I Kristelig Folkeparti er vi opptatt av at vi i økende grad prioriterer godt utbygde og sammenhengende nett av gang- og sykkelveier, og jeg vet at statsråden vil merke seg akkurat det i innstillingen. Jeg deler også flertallets syn, slik det gis uttrykk for i innstillingen, om at det bør vurderes om ikke Haugalandet på sikt bør bli en del av et byområde med mulighet til å søke tilskudd fra den statlige belønningsordningen for kollektivtrafikk.

**Statsråd Liv Signe Navarsete [10:23:50]:** Eg er svært nøgd med at heile komiteen gir uttrykk for at dei vil sjå dette viktige prosjektet gjennomført. Dette er eit prosjekt som fyrste gong vart handsama i Stortinget i 2001, og som har vore gjennom ein lang prosess før det i vår endeleg vart funne løysingar i samråd med dei involverte kommunar og fylke. Det har gjennom heile mi tid som samferdsleminister vore eit stort engasjement frå lokale styresmakter og næringsliv for å få denne saka fram. Difor var det med stor glede eg 20. juni i år kunne leggje denne saka fram for godkjenning i statsråd og få ho oversendt til Stortinget. Dette var mindre enn to månader etter at fylkeskommunen gjorde sitt vedtak om finansieringsopplegget.

Prosjektet omfattar eit nytt samband mellom E39 ved Mjåsund i Tysvær kommune i aust og rv. 47 ved Håvik i Karmøy kommune i vest og eit nytt samband mellom E134 ved Raglamyr i Haugesund kommune i nord og Fosen i sør. Samla lengd for vegprosjektet er 19,9 km, der 10 km er tunnel.

Å opne for dette prosjektet vil betre kommunikasjonen til og frå Karmøy monaleg og vil avlaste Haugesund sentrum for mykje gjennomgangstrafikk. Både kollektivtrafikken og viktige næringsområde vil verte tettare samanknytte. Transportkostnader og køyreavstandar vil verte reduserte, og det legg til rette for at kollektivsystemet mellom dei nordlege og sørlege delane av Rogaland kan verte betra. Industriaksen Håvik–Kårstø vil verte forsterka til liks med tilgangen til Haugesund lufthavn Karmøy.

Det ligg føre godkjende reguleringsplanar for heile det nye vegsambandet. Det ligg òg føre godkjende reguleringsplanar for plassering og bruk av overskotsmassar frå tunneldrivinga fleire stader i nærleiken av prosjektet. Slike massar vil òg verte nytta til vegbygginga.

Det vert lagt opp til anleggsstart våren 2009, med trafikkopning rundt årsskiftet 2012/2013.

At det er eit mindretal i komiteen som vel ikkje å ta omsyn til at budsjetta faktisk set nokre grenser for dei statlege rammene for investeringar, skal eg ikkje la øydeleggje det at vi no faktisk får sett i gang dette flotte prosjektet.

Fleirtalet i komiteen har ein merknad om belønningsordninga. Sidan ordninga vart oppretta i 2004, har mengda søkjarar som vert inviterte til å søkje om midlar, vorte utvida to gonger. Sjølv om det er påskjøning av satsing på tiltak for betre kollektivtransport og redusert bilbruk i utvalde byområde som er føremålet med ordninga, er det den ansvarlege styresmakta for kollektivtransporten som er søkjar, dvs. fylkeskommunane og Oslo kommune. Søknadene skal likevel utformast i nært samarbeid med byområda.

I 2007 vart belønningsordninga evaluert, og for søknad om midlar i 2008 vart talet på inviterte søkjarar auka frå seks til ni. På bakgrunn av handsaminga av klimameldinga og klimaforliket i Stortinget har Samferdsledepartementet no revidert retningslinene før søknad om og løyving av midlar frå belønningsordninga for 2009. Dei nye retningslinene gir høve til å søkje om anten eittårig løyving eller fleirårig løyving. I samband med revisjonen av retningslinene er krava for løyving skjerp. Blant anna føreset fleirårig løyving ein klar plan for styrking av restriktive verkemiddel retta mot bilbruk, og at nødvendige lokale vedtak ligg føre før departementet kan inngå ein fleirårig avtale med aktuelle søkjarar. På bakgrunn av at det nyleg har vore ei utviding av talet på søkjarar, og at retningslinene har vorte reviderte, er det ynskjeleg at belønningsordninga får verke ei tid før nye endringar vert vurderte. Eg er difor noko skeptisk til at ordninga, som har avgrensa midlar, skal få ei brei utviding no. Om Haugalandet vert teke inn, er det fleire andre byområde som er i same kategori, og som dermed har krav på likebehandling. Men eg skal sjølv sagt likevel gjere ei vurdering, slik Stortinget ber om.

Dette er ein god dag for Haugalandet, og det er ein god dag for Rogaland. Det er viktige prosjekt som vil sjå dagens lys, og eg er heilt sikker på at det vil medverke til ytterlegare vekst og utvikling i eit område der det er ein stor folkesetnad – og allereie ein folkesetnad som viser at dei evnar å skape verdiar, både for regionen og for landet.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Arne Sortevik (FrP) [10:28:29]:** Vi kan fort bli enige om at det er en gledens dag, og vi kan fort bli enige om at Regjeringen ikke vil bruke de verktøyene som Fremskrittspartiet og andre peker på finnes for å koble tilgjengelig kapital i overflod med prosjekter uten finansiering i overflod.

Men når det er slik som det er, at denne regjeringen nå stadig bruker bompenger, på stadig nye måter og med nye metoder og til nye tiltak, mener statsråden, som fortsatt ikke har levert retningslinjer for slik bompeng bruk, at det er rimelige prinsipper som ligger i denne saken, altså nesten ti års forhåndsinnkreving fra bilistene før de får levert varen, så å si, før de kan kjøre på det anlegget de skal få lov til å forskuddsbetale på i ti år, og innkreving av forskuddsbetalingen på helt andre steder enn der tiltaket kommer? Mener statsråden og Regjeringen at det er rimelige prinsipper når man lar andre enn staten betale for statens veier?

**Statsråd Liv Signe Navarsete [10:29:38]:** Som i alle andre bompengesaker byggjer denne saka på lokale initiativ. Det ligg føre lokalpolitiske vedtak, og eg må minne om eit sterkt lokalpolitisk og næringspolitisk press for å få saka igjennom slik ho vert vedteken i Stortinget i dag. Så det er ikkje slik at Regjeringa pressar denne typen prosjekt ned over lokalbefolkninga. Det er heller omvendt, at det er eit veldig sterkt press frå dei og opp. Så det er noko med realitetsforståinga her.

Finanspolitiske omsyn gjer at bompengar i Noreg, som i andre land rundt oss, har vorte ei varig ordning. Eg har stadig drøftingar med mine kollegaer, og eg ser at dei, faktisk meir enn me gjer i Noreg, tek i bruk dette verktøyet på større prosjekt. Eg meiner at det som er lagt fram i dag, er forsvarleg og kan gjennomførast i tråd med forsvarleg politikk.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om replikk.

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

**Øyvind Vaksdal (FrP) [10:31:01]:** T-forbindelsen er et særdeles viktig vei- og tunnelprosjekt for trafikkavviklingen på Haugalandet og vil binde sammen kommunene Karmøy, Haugesund og Tysvær på en helt ny og mye bedre måte. Prosjektet er solid forankret politisk, både regionalt og lokalt, og har i tillegg bred støtte både i næringslivet og i befolkningen ellers på Haugalandet. Det har imidlertid tatt lang tid å få prosjektet fram til behandling her i huset, som flere allerede har vært inne på. Jeg var første gang i berøring med prosjektet som kommune- og fylkespolitiker på 1990-tallet, da det var viktig, spesielt for Karmøy, å få en bedre tilknytning til kyststamveien. Av ulike grunner har prosjektet blitt forsinket en rekke ganger. Dette har igjen medført at kostnadene ved prosjektet har økt, noe som igjen har medført ny behandling lokalt og regionalt. I dag er imidlertid den store dagen endelig kommet for at prosjektet skal bli behandlet i Stortinget.

På en dag som denne skal vi selvfølgelig ikke nevne kostnadsoverskridelser eller de mange utsettelsene av prosjektet, verken de nødvendige eller de unødvendige. Vi skal i dag heller ikke nevne den manglende imøtekommenhet fra Samferdselsdepartementets politiske ledelse overfor uvitende og kunnskapsløse representanter fra opposisjonen ved uformelle henvendelser til departementet. Vi skal heller ikke nevne med et eneste ord den siste og til tider uforklarlige forsinkelse av prosjektet som gjorde at det helt plutselig ble ferdig samme dag som samferdselsminister og statsminister skulle til Haugalandet. Vi nevner heller ikke med et eneste ord at dette medfører at vi nå altså behandler saken i november istedenfor i juni, som var planen. Selvfølgelig glemmer vi i dag også at samferdselsministeren i sitt svar til undertegnede 21. oktober ikke kunne forsikre om at endring i utlysningstidspunkt ikke ville medføre ytterligere endring i kostnadsbildet.

I dag er dagen for å heise flagg og sprette champagnen på Haugalandet for dette viktige prosjektet. I dag tar Stortinget en beslutning som man på Haugalandet har ventet på i mange år, og som vil ha svært avgjørende betydning for trafikkavviklingen i regionen i mange år framover.

**Hallgeir H. Langeland (SV) [10:33:30]:** Eg vil berre minna siste talar om at han var i posisjon – tre gonger i samband med budsjettet saman med Bondevik – og kunne ha rydda denne saka av vegen. Då hadde han sloppe å halda det sutreinlegget som blei halde. Eg vil anbefala Framstegspartiet at dei når dei er i posisjon, prøver å rydda opp i sakene, og ikkje overlèt det til andre.

No kjem eg til det poenget som eg eigentleg gjekk opp her for. Når det blir brukt ord om meg som nyfrelst og omvend, forstår eg at eg må moderera meg, for det er ikkje tilfellet. Men det som er tilfellet, er at eg synest det er veldig morosamt – og eg gler meg over – at eg kan gjera den jobben som de andre ikkje klarte. Med SV, Senterpartiet og Arbeidarpartiet i regjering ryddar me altså opp i det som de har somla med i 20 år. Det synest eg er litt morosamt, og eg blir litt lykkeleg over at eg kan hjelpa de i å rydda opp i noko de burde rydda opp i sjølve. Det blei altså misforstått og sett på som ei omvendning. Men ok, slik er livet. T-sambandet kjem, folk er glade, så då er eg òg glad.

**Statsråd Liv Signe Navarsete [10:34:58]:** Eg er usikker på om alle dei skuldingane som vart retta mot statsråden i innlegget til Vaksdal, bør svarast på. Men det er eitt punkt som eg i alle fall synest det skal svarast på, fordi det òg har vore sagt tidlegare, frå Høgre si side, og det er ei slags mistenkeleggjering om at eg har trenert prosjektet for å tilpasse det til ei reiserute som statsministeren og eg sjølv hadde. Det gjekk to månader frå fylkeskommunen gjorde sitt vedtak til saka passerte statsråd. Eg vil be dei representantane som prøver å skulde statsråden for ei slik trenering, om å gå inn i andre saker og sjå på kor mange som har kortare sakshandsamingstid i departementet før dei vert lagde fram i statsråd etter at ein har gjort dei lokale vedtaka. Den skuldinga fell på si eiga urimelegheit.

At den førre regjeringa ikkje fekk lyfta saka i det heile, kan ikkje eg svare for. Eg har arbeidd mykje med saka. Det har vore ein kostnadsauke frå 2001 og utover, og saka låg, som sagt, i over fire år. Det er òg gjort forlik med Framstegspartiet utan at det, så vidt eg kan bringe i erfaring, er gjort noko med saka. Me i denne regjeringa får i alle fall saka fram, og me skal få vegen bygd. Eg skjønner at dei som ikkje har fått saka fram og fått gjort noko med ho, kan føle seg litt snytte for det, men slik er i alle fall stoda.

Me legg fram tre saker i Stortinget i dag som eg er særdeles nøgd med at me har fått rydda opp i og fått fortgang i.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 1.

(Votering, se side 365)

Sak nr. 2 [10:36:49]

*Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av fylkesveg 107 Jondalstunnelen i Hordaland* (Innst. S. nr. 16 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 72 (2007–2008))

**Presidenten:** Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver gruppe og 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning

til tre replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen innenfor den fordelte taletid.

Videre vil presidenten foreslå at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

**Arne Sortevik (FrP) [10:37:42]** (ordfører for saken): Nå blir det mer glede! For Hardanger, for Hordaland og for Vestlandet er dette en gledens dag. Prosjektet vi behandler i denne innstillingen, bygging av Jondalstunnelen på fylkesvei 107 i Hordaland, vil knytte sammen et bo- og arbeidsmarked på 30 000 innbyggere gjennom modernisering av transportsystemet i regionen.

En samlet komité understreker at prosjektet også inngår som et viktig ledd i arbeidet med å modernisere stamveiforbindelsen mellom Vestlandet og Østlandet, E134 over Haukeli.

Innenfor samferdselsområdet tar ting ofte lang tid, altfor lang tid. Det gjelder at man ikke gir seg. Selv har jeg sammen med Fremskrittspartiet i Hordaland og mange andre ildsjeler arbeidet for og med dette prosjektet fra 1995 og snudd den politiske holdningen fra politisk avvisning til bred politisk oppslutning og enighet. Gode prosjekter har egen kraft. Derfor er dette også en ekstra gledelig dag for meg som saksordfører.

Dette prosjektet har en spesiell forhistorie. Ordningen med statlige tilskudd til store fylkesveiprojekter ble avvirket fra og med 2001 og innlemmet i inntektssystemet til fylkeskommunene. Opprinnelig fordeling av kostnader knyttet til finansiering av slike prosjekter var henholdsvis 40 pst. på fylkeskommunen og 60 pst. på staten. La oss merke oss det – 60 pst. på staten.

I forbindelse med denne omleggingen var det aktuelt å gi særskilt finansiering til noen større fylkesveiprojekter som en overgangsordning. I budsjettinnstillingene for Samferdselsdepartementet for budsjettårene 2002, 2003 og 2005 er prosjekt Jondalstunnelen omtalt som et slikt «større fylkesveiprojekt». Vedtak om ekstra statlig bevilgning på 30 mill. kr kom i statsbudsjettet for 2005. Berørte kommuner gir tilskudd til prosjektet. Kompensasjonsmidler for økt arbeidsgiveravgift brukes som finansieringstilskudd til prosjektet. Og ikke minst bidrar Hordaland fylkeskommune selv med hele 507 mill. kr, dvs. nesten to tredjedeler – altså ikke 40 pst. som man hadde i den gamle ordningen, men nesten to tredjedeler ligger på fylkeskommunen.

Komiteen er samlet i sin tilslutning til prosjektet, men har ulikt syn på finansieringen. Fremskrittspartiet viser til statusen som et «større gjenværende fylkesveiprojekt» der fordelingen var 60 pst. på staten og 40 pst. på fylket. En slik fordeling brukt på dette prosjektet ville medført statlig finansiering med et beløp på hele 456 mill. kr i stedet for forslaget i prosjektets finansieringsplan på 52 mill. kr. Forskjellen er bemerkelsesverdig stor. Det vil etter Fremskrittspartiets mening ikke skape spesielle bevilgningsmessige konsekvenser i ettertid all den tid dette prosjektet faktisk er det eneste «gjenlevende» av dem som ble omtalt som «stør-

re fylkesveiprojekt» knyttet til systemomleggingen i 2001.

Fremskrittspartiet mener derfor at staten i alle fall bør finansiere den delen av samlet finansieringsplan som i forslaget er foreslått dekket med bompenger. Da vil den statlige andelen øke fra forslaget på 52 mill. kr og 6,8 pst. av totalen til 135 mill. kr og knappe 18 pst. av totalbeløpet, likevel vel 300 mill. kr lavere enn gammel ordning ville medført på et slikt prosjekt. Det mener vi vil være en god løsning, og det er vårt forslag. Fremskrittspartiet er for Jondalstunnelen og for utvidet statlig finansiering av prosjektet.

Jeg tar opp Fremskrittspartiets forslag, og ber om at det voteres alternativt mellom innstillingen og Fremskrittspartiets forslag.

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

**Per Rune Henriksen (A) [10:42:22]:** Jeg har ingen problemer med å slutte meg til saksordføreren uttrykte glede over at dette prosjektet nå blir vedtatt også her.

Hardanger er et område som sliter med å holde oppe folketallet. En praktfull natur og gode naboer er dessverre ikke i lengden nok til å få folk til å bli boende i mange små lokalsamfunn langs Hardangerfjorden. I våre dager trengs det et større register av jobber og tjenestetilbud enn det små kommuner som f.eks. Jondal kan by ungdommen på. I Hardanger har man valgt å møte dette med et samferdselsløft for å skape en større og mer robust bo- og arbeidsregion. Folgefonntunnelen har skapt god forbindelse mellom Odda og Kvinnherad, Jondalstunnelen vil kople Jondal opp mot disse kommunene. Dette gir nye og spennende muligheter for næringsutvikling og bosetting.

Visjonen om en tunnel som binder Jondal og Kvinnherad sammen, har blitt båret fram av en rekke framsynte og visjonære politikere i Hardanger. Det har vært en lang og til tider vanskelig prosess som har ført prosjektet fram.

En av de mer krevende sidene med en slik sak er miljøaspektet. Hardanger er et naturskjønt område, og et vei- og tunnelprosjekt som dette vil selvsagt synes i terrenget. For Jondalstunnelen foreligger det flere ferdige alternativer for framføring av vei og tunnel, og endelig valg av trasé vil bli gjort når anbud er innhentet. Trasévalgene har vært et hett tema, særlig for miljøaktivister som har engasjert seg. Det er bred enighet blant alle tilhengerne av prosjektet om at man vil ta vare på natur og miljø så langt som det er mulig innenfor rimelige grenser. Spørsmålet er hvor vi setter rimelighetens grenser, og hvordan vi prioriterer i valget mellom å gjøre livet bedre i Hardanger på den ene siden og på den andre siden hensynet til å bevare et vakkert landskap som det er fint å se på. Jeg tror det er viktig at vi i slike saker reflekterer over virkningene av storsamfunnets krav til ivaretagelse av miljøkvaliteter på de lokalsamfunn som får sine utviklingsmuligheter sterkt redusert.

Når det gjelder Jondalstunnelen, har vi etter min mening funnet en god balanse. I disse dager arbeides det med en sak i nabokommunen Kvam, hvor planer om bygging

av et nytt verft har utløst store diskusjoner om hvordan veitilførselen skal være. Det er mitt håp av vi også i den saken kan komme fram til en balansert løsnings som gjør det mulig å sikre sysselsetting og bosetting. I slike saker som dette er det viktig å lytte til de lokale folkevalgtes vurderinger av hvordan avveiningene skal gjøres. Det er de som skal leve med konsekvensene av valgene som blir gjort.

Det er all grunn til å merke seg det sterke lokale engasjementet som ligger i den kommunale finansieringen av Jondalstunnelen, men også fylkespolitikere skal ha honnør for sin støtte til prosjektet.

Jeg er glad for den brede tilslutningen prosjektet har fått i komiteens behandling, og ser nå fram til at vi fortrest mulig kan komme i gang med byggingen av Jondalstunnelen.

**Øyvind Halleraker (H) [10:45:46]:** Flere av dagens talere har kommet inn på at det faktisk er tre bompengeprosjekter vi behandler i dag, så også statsråden, som heller ikke denne gang unnsår seg for å snakke om «den førre regjeringa», etter tre år i departementet. Jeg savner en viss ærlighet og oppriktighet i forhold til at det er nødvendig tidsbruk for å få sakene igjennom som faktisk er årsaken til at sakene går i vegdirektorat og departement.

Jeg savner også en smule ydmykhet – kanskje spesielt i denne saken – for at det faktisk ikke har vært noe imponerende bidrag fra statens side for å få realisert dette prosjektet. Det vet vi alle, og når man vet det, bør man kanskje ikke være fullt så «høy og mørk» i hvordan man omtaler sakene.

Men la ikke det formørke «stundo», som det heter på Vestlandet. Dette er en stor dag for kommunene, spesielt for kommunene Kvam, Jondal, Odda og Kvinnherad, som har stått i fremste rekke for dette prosjektet, men selvsagt også for Hordaland fylkeskommune – ja, for folk i hele Hardanger.

Jeg syns saksordføreren gav en grundig og god redegjørelse. Jeg vil bare få tilføye at Jondalstunnelen på mange måter har vært det manglende ledd i en naturlig kommunikasjonsakse som har vært på gang etter at Folgefonntunnelen ble bygd. Det er også riktig at dette er en finansieringsløsning som er en etterlevning fra det gamle «tilskudd til store fylkesvegprosjekter». Men jeg syns det er riktig fra Stortingets talerstol i dag å trekke fram at et større fylkesveganlegg enn dette med bidrag fra fylket har vi vel knapt nok sett – 760 mill. kr i totalkostnad, hvor Hordaland fylkeskommune står bak 70 pst. av finansieringen. Staten bidrar altså med 6–7 pst. Dette viser mest av alt en vilje til satsing og utvikling i denne regionen.

Det er et spennende prosjekt, fordi det er et jomfruelig terreng dette skal gå gjennom. Det er en ny korridor som vi ikke har noen erfaring med. Det åpner for svært store muligheter og da nye transportkorridorer gjennom dette området. Så det vil bli svært spennende å følge denne utviklingen.

Det er stor enighet i komiteen også om dette prosjektet. Fra Høyres side gleder vi oss spesielt over at vi nå får klarsignal, og jeg vil også få legge til at vi fra vår side

håper at den endelige traséløsningen lokalt blir å leve med for alle parter.

**Hallgeir H. Langeland (SV) [10:49:37]:** «Høy og mørk» kan jo oppfattast på forskjellige måtar, men dei eg tenkjer på, er i alle fall lyse, så eg trur ikkje Høgre skal ha nokon svær høg sigarføring for innsatsen når det gjeld Jondalstunnelen, verken lokalt eller sett i eit historisk perspektiv. Men no er det altså sånn at saka går, og det må vera det viktigaste. Det var òg det representanten frå Høgre sa i sitt innlegg.

Eg synest saksordføreren her på ein kunnskapsrik måte la fram denne saka nyansert og balansert, og eg har ikkje noko behov for å kommentera det noko meir – berre eit par punkt. Det eine er det som òg Halleraker var inne på, det at store pengar går til vegprosjekt i fylka. Det betyr at andre ting blir prioriterte ned. Det at ein i fylkeskommunane prioriterer vegar så høgt, får altså konsekvensar for andre sektorar. Det er bekymringsfullt. Det er eg einig med Høgre i.

Det andre er at når ein ser kor viktig denne tunnelen vil vera i framtida dersom ein ser på trasear mellom Austlandet og Vestlandet og E134 over Haukeli og stamvegen der, så ser ein jo at her går den kortaste vegen mellom Bergen og Austlandsområdet. Det er her han går. Det synest eg òg er interessant i forhold til andre samferdselsprosjekt i området.

Eg har berre lyst til å slutta meg til gleder over at denne regjeringa også ryddar denne saka ut av verda. Det er bra. I tillegg tilfører me altså folk moglegheiter for meir arbeid gjennom at anleggsbransjen får fleire oppdrag. Så dette går vegen!

**Ingebrigt S. Sørfohn (KrF) [10:51:43]:** I dag går flagga til topps i Kvinnherad og i Jondal, men òg i andre delar av regionen vil Jondalstunnelen bety svært mykje. Det er ein lang og seig prosess som no går mot slutten, og dette er eit eksempel på at vilje, tolmod og samspel i regionen gjev resultat.

Det er teke til orde for å henta inn tilbod for alle dei fire kombinasjonane av alternativ, og eg er overbevist om at det er fornuftig. Kanskje nettopp den situasjonen me har no med nedgang i aktiviteten i bygg og anlegg, kan gjera at ein kan få eit endå betre prosjekt her enn slik det kunne sjå ut i ein periode.

Spesielt sikkerheita er kjempeviktig. Dette er ikkje berre eit stikkord, men ein viktig realitet. På Kvinnheradsida av dette prosjektet er det ei svært krevjande utfordring å få til ei forsvarleg rassikring. Eg er redd for at det kan verta ein nokså høg pris før ein har ei tilstrekkeleg og god rassikring her, men me kan ikkje slå av på krava til sikkerheit for trafikantane. I denne delen av landet er rassikring eit av dei viktigaste elementa for å gje ei slik sikkerheit.

Men i dag gler me oss. Me gler oss over at dette viktige prosjektet gjer eit kjempebykks framover og no nærmar seg ei realisering.

**Jenny Klinge (Sp) [10:53:43]:** Vi i Senterpartiet er opptekne av samferdsel, ikkje fordi det er eit mål i seg

sjølv, men fordi ein god og trygg infrastruktur er ein av-  
gjerande føresetnad for vekst og utvikling i alle delar av  
landet vårt.

I saka om Jondalstunnelen i Hordaland er det eit lang-  
varig og tolmogig arbeid frå lokale krefter, ikkje minst frå  
Senterpartiet, som no gir resultat.

Å skape velfungerande arbeids-, bu- og serviceregionar  
er ikkje berre lett når fjordar og fjell skil lokalsamfunn.  
Men ved å byggje landet ikkje berre stein på stein, men  
også meter for meter går vi framtida offensivt i møte.

Indre delar av Hordaland har sakka noko akterut i utvik-  
linga i forhold til ytre delar. Slik er det også i andre fylke.  
For Senterpartiet er Jondalstunnelen eit fornuftig middel  
til å nå målet om vekst også i indre strøk. Slik sett kan  
vi i denne saka omforme slagordet vårt «Ta heile landet i  
bruk» til «Ta heile Hordaland i bruk».

Eg vil avslutte med å gratulere alle dei som har jobba  
med dette prosjektet, med dagen.

**Statsråd Liv Signe Navarsete [10:55:14]:** Dette er ei  
sak med lang forhistorie. Mange har lagt ned eit stort ar-  
beid for å få dette prosjektet realisert. Ikkje minst har  
ordførarar, noverande og tidlegare, frå Jondal og frå gode  
nabokommunar i Hardanger grunn til å glede seg over at  
arbeidet endeleg ber frukter.

Av ulike grunnar har det teke lang tid før saka kunne  
fremjast for Stortinget. Eg er difor glad for at fleirtalet i  
komiteen har slutta seg til forslaget om delvis bompeng-  
gefinansiering av Jondalstunnelen. Prosjektet vil etablere  
eit nytt samband mellom Jondal og Kvinnherad kommuna-  
nar. Hovudmålet er å gi Jondal kommune betre og kortare  
samband mot Kvinnherad og vidare via Folgefonntunne-  
len mot Odda og E134. Jondalstunnelen er òg viktig for  
den regionale utviklinga i kommunane på og rundt Fol-  
gefonnhalvøya i Hardanger. Eg er sikker på at prosjektet  
vil gi ny vekst og utvikling i regionen, og eg er imponert  
over initiativrike folk som ser moglegheitene når ny veg  
er på plass. Etter eit besøk i Jondal har eg mange viktige  
minne om initiativrike folk som berre ventar på at me  
og samfunnet rundt dei skal leggje til rette for at dei kan  
bruke sine kreative evner.

Det ligg føre planar for fleire traséløysingar. Endeleg  
vil verte teke etter at det er henta inn tilbod frå entrepre-  
nørar på fleire alternativ. Basert på traséløysinga i dei god-  
kjende reguleringsplanane vert lengda på tunnelen 8,3 km.

Gjennom overgangsordninga for store fylkesvegpro-  
sjekt var det høve til å prioritere tilskot på inntil 50 mill. kr  
til slike prosjekt innafor fylkesfordelt ramme for andre riks-  
vegnett for perioden 2002–2005. For prosjektet Jondalstun-  
nelen vart det opna for å utvide ordninga til òg å omfatte  
perioden 2006–2009. Under behandlinga av statsbudsjet-  
tet for 2005 løyvde Stortinget på visse vilkår 30 mill.  
2005-kroner i tilskot til prosjektet, jf. Budsjett-innst. S.  
nr. 13 for 2004–2005. Det var ein føresetnad at resten av  
tilskotet på til saman 50 mill. kr vart prioritert innafor fyl-  
kesfordelt ramme til andre riksvegar i Hordaland for pe-  
rioden 2006–2009. Fylkestinget i Hordaland sette i møte  
den 4. mai 2005 av inntil 20 mill. kr til Jondalstunnelen. Eg  
viser til desse føresetnadene og ser ikkje nokon grunn til

at staten òg skal finansiere bompengedelen, slik mindreta-  
let i komiteen går inn for. Dette er eit prosjekt der ein har  
funne lokal semje, og ein har funne fram til ei god løysing.

Totalkostnadene ved full utbygging av kvar av dei fire  
kombinasjonane varierer frå om lag 1 milliard kr til om lag  
1,2 milliardar kr. Dette omfattar utbygging av tofelts veg  
på heile strekninga frå rv. 551 i Kvinnherad til Belsnes i  
Jondal.

Eit oppdatert kostnadsoverslag vart hausten 2007 kva-  
litetssikra av ein ekstern konsulent, i samsvar med prin-  
sippa for styring av statlege investeringar. Med bakgrunn  
i kostnadsauken som framkom der, godkjende Hordaland  
fylkeskommune den 24. april 2008 ein ny finansierings-  
plan. I tillegg til statleg tilskot og bompengar omfattar fi-  
nansieringa kommunale tilskot og fylkeskommunale mid-  
lar. Med andre ord: Dette er eit skikkeleg spleiselag. Ikkje  
minst vil eg rose Hordaland fylkeskommune, som stil-  
ler opp og gjer ei stor satsing, som vil bety mykje for  
Hardanger-regionen og for Hordaland fylke totalt sett.

Det er lagt opp til anleggsstart i 2009, med trafikkop-  
ning i 2012.

Når etterskotsinnkrevjinga startar opp for Jondalstun-  
nelen, vil det fram til Folgefonntunnelen er nedbetalt i  
2016, vere to bomstasjonar mellom Jondal og Odda. Fyl-  
kestinget har gått inn for at dei trafikantane som passerer  
både Folgefonntunnelen og Jondalstunnelen i løpet av ein  
time, berre skal betale for passering i Jondalstunnelen.

Som det går fram av proposisjonen, og som eg har  
svart komiteen skriftleg, bør innføring av automatisert inn-  
krevjing for både Jondalstunnelen og Folgefonntunnelen  
vurderast nærare. Dette er noko eg vil følgje opp.

Eg legg stor vekt på at det er lokalpolitisk tilslutning til  
å delfinansiere utbygginga med bompengar. Sidan dette er  
eit fylkesvegprosjekt, må det etter mitt syn leggast spesielt  
stor vekt på fylkeskommunen sitt forslag til finansierings-  
opplegg, inklusiv forskotsinnkrevjing på ferjesambandet  
Jondal–Tørvikbygd.

Til slutt vil eg seie at eg har stor tillit til at fylkeskom-  
munen handterer anbudsutlysinga av fleire traséalterna-  
tiv på ein god måte, og eg ser fram til at eit viktig prosjekt  
for Hordaland og Hardanger endeleg kan få si realisering.

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

**Arne Sortevik (FrP) [11:00:39]:** La meg først si til  
statsråden på denne måten istedenfor i replikk at vi kan  
være uenige om finansieringsmåten, men Fremskrittspar-  
tiet gir statsråden honnør for å ha vært med og dratt saken  
frem. Vi oppfatter det slik, og vi gir gjerne honnør for det.

Dette prosjektet er kvalitetssikret til overmål. Det har  
vært til ekstern kvalitetssikring hele tre ganger, så vi føler  
oss sikre på at vi ikke får noen ubehagelig kostnadssprekk  
her.

I tillegg er det grunn til å peke på det også andre har  
pekt på, nemlig at vi kjenner et tilsvarende tunnelprosjekt i  
det nære området der, nemlig Folgefonntunnelen, som har  
vært i bruk lenge til glede for bilistene. Det var i tillegg  
et svært vellykket byggeprosjekt, som gikk på skinner i



forhold til kostnadene og de anbudene som kom inn. Det var drevet av Vegvesenet selv på den ene siden og private entreprenører på den andre siden – altså halvparten av prosjektet. Og de traff hverandre – det er ikke minst viktig.

Det er mange som gleder seg i dag. Det er det grunn til, fordi det har vært en lang og strevsom vei frem; ikke minst har det vært strevsomt for Hordaland fylkeskommune, som har tatt det store finansieringsløftet på dette prosjektet. De har hatt saken oppe til behandling mange ganger. Det er ikke lenge siden de behandlet det igjen i forbindelse med anbudsutlysning. Jeg synes allikevel at det kan være på sin plass med en presisering knyttet til hvordan fylkeskommunen slutter opp om prosjektet. Den siste realitetsbehandlingen i Hordaland fylkeskommune fant sted i april i år – april 2008. Da var det 43 stemmer for vedtaket om å bygge denne tunnelen, og de 43 stemmene kom fra Fremskrittspartiet, Arbeiderpartiet, SV, Senterpartiet, Venstre, Raudt – som det nå heter på nynorsk – og to representanter for Kristelig Folkepartiet. 14 representanter stemte mot å bygge tunnelen. Hvis jeg har fått riktig protokoll – det tror jeg – var det elleve røyster fra Høyre og tre fra Kristelig Folkeparti.

**Hallgeir H. Langeland (SV) [11:03:17]:** Det var jo interessante faktaopplysningar som kom frå Framstegspartiet her. Eg tek ordet berre for ei presisering av det som står i merknadene når det gjeld trasévalet. Transport- og kommunikasjonskomiteen har jo vore i området og sett på korleis dei ulike inngrepa i naturen vil bli. Eg føler behov for, òg ut ifrå den dokumentasjonen som me har fått, å gje eit klart råd – utan at det har noka betydning sånn sett, men iallfall eit klart råd – frå SV si side om å velje det alternativet som tek mest omsyn til lokalbefolkninga og til natur og miljø når ein vel trasé og startar opp anlegget i 2009.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 2. (Votering, se side 365)

Sak n r. 3 [11:04:14]

*Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om bygging og finansiering av ny ferjekai på Årsnes og utbetring av rv 551 mellom Løfallstrand og Årsnes i Kvinnherad kommune i Hordaland (Innst. S. nr. 18 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 2 (2008–2009))*

**Presidenten:** Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver gruppe og 5 minutter til statsråden.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til tre replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen innenfor den fordelte taletid.

Videre vil presidenten foreslå 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) [11:05:07]** (ordfører for saken): Denne saken handler om bygging og finansiering av en ny ferjekai på Årsnes i Kvinnherad kommune og i tillegg utbedringstiltak på eksisterende rv. 551 mellom dagens ferjekai på Løfallstrand og Årsnes – kanskje ikke så stor sak i forhold til de foregående, men likevel svært viktig. Det er selvfølgelig finansieringsopplegget med betydelig innslag av bompenger som er grunnen til at Stortinget behandler saken.

Igjen ser vi at kommunen, i dette tilfellet Kvinnherad kommune, og trafikanter påtar seg finansieringsansvar for å realisere viktige tiltak for å bedre infrastrukturen – i dette tilfellet 50 pst. av totalkostnaden på 80 mill. kr.

Dagens ferjesamband Gjermundshamn–Løfallstrand er viktig så vel for lokaltrafikken som for langdistansetrafikken og er mye benyttet som gjennomgangssamband mellom øst og vest etter at Folgefonntunnelen åpnet. Det er faktisk slik at dette er den ferjestrekningen i Hordaland som har flest gjenstående biler. Og det er selvfølgelig kilde til stor irritasjon ikke å kunne komme med ferjene.

Dagens ferjekai på Løfallstrand er nedslitt og trang og har dårlig kapasitet. Derfor er det høyst betimelig at vi nå får denne fornyelsen. Men det innebærer ikke bare en fornyelse, det innebærer også en innkorting på ferjestrekningen, som for øvrig også inkluderer et stopp på Varaldsøy midt i fjorden.

Komiteens flertall slutter seg til finansieringsopplegget. Finansieringsopplegget innebærer i korte trekk at bompengene skal innkreves på ferja, ved at det legges fire ekstra takstsoner til den ordinære takstsonen når det nye sambandet er etablert. Det er også slik at Hordaland fylkeskommune skal etablere og drifte det bompengeselskapet som står ansvarlig for innkrevingen av disse bompengene og finansieringsbidraget. Komiteen har også sluttet seg til at den tidligere avtalte refusjonen til Kvinnherad kommune på 20 mill. kr inngår som en ny forskuttering for å komme snart i gang med prosjektet.

Komiteen har bestrebet seg på å få en rask behandling av denne saken i komiteen og i Stortinget, og jeg vil takke mine komitékollegaer for viljen til det. Vi har derfor i komiteens flertallsmerknader presisert at vi ønsker en oppstart så tidlig som mulig i 2009, og at man om mulig tilstreber en forsering og innkorting av byggeperioden, slik at ikke byggeperioden strekker seg over to sommersesonger, men kan være over til sommertrafikken i 2010.

Helt til slutt: Flertallet konstaterer at Hordaland fylkeskommune har gått inn for en ferjefri kyststamveg, E39, gjennom nabokommunen Fusa på den andre siden av fjorden. Når denne står ferdig, kan det meget vel vise seg at dagens beslutning kan vise seg å bli svært viktig for tverrsambandet fra E134 mot E39 – ja, for hele kyststamvegen gjennom Hordaland.

**Per Rune Henriksen (A) [11:09:23]:** Dette er en sak som vekker stor glede i Kvinnherad – at man får unna vedtak.

Det er, som saksordføreren redegjorde for, store problemer med trafikkavviklingen på ferjesambandet Løfallstrand–Gjermundshamn. I Hordaland er vi svært fornøyd

med at det nå legges opp til en langsiktig løsning på de problemene man i dag opplever på dette ferjesambandet. Den skrøpelige og utdaterte ferjekaien på Løfallstrand har ikke på noen måte kapasitet til å ta unna trafikken. Det er for liten biloppstillingsplass, og ferjeleiet er for lite og for dårlig til å kunne ta større ferjer.

Med åpningen av Folgefonntunnelen har trafikken økt, men uten at kapasiteten i ferjesambandet har blitt styrket. I sommer måtte kommunen gå inn i et spleiselag med transportselskapet Tide, som trafikkerer strekningen, for å få satt inn en tredje ferje i seks uker.

Mange biler og dårlige trafikale forhold har ført til store problemer med å holde orden på køen. Det har gått så langt at det i sommer var nødvendig å ha politi på stedet for å holde orden på forholdene. Det sier seg selv at denne situasjonen er uholdbar. Folk kvier seg for å reise til og gjennom denne delen av Kvinnherad når de vet at risikoen for å sitte i ferjekø i flere timer er overhengende. Dette er alvorlig for en kommune som sliter med å opprettholde et folketall på i overkant av 13 000.

Det blir også vanskelig for Kvinnherad å utnytte det åpenbare potensialet for turisttrafikk som både Baroniet Rosendal og et naturskjønt Hardanger gir. Det er også et problem for hele regionen, ettersom denne ferjestrekningen også tar trafikk fra Odda-siden av Folgefonntunnelen.

Ny ferjekai på Årsnes vil gjøre det mulig å sette inn større ferjer som kan ta unna trafikken på en helt annen måte. Problemet er at denne kaien ikke vil stå ferdig før i 2010. I tiden fram til vi har ny ferjekai på plass, må det iverksettes andre tiltak for å ta unna trafikktoppene. Planlegging av slike tiltak er nå i gang, er jeg kjent med, og jeg vil be om at statsråden stiller seg positivt til statlig medvirkning til gode midlertidige løsninger når lokale myndigheter snart tar kontakt om denne saken.

**Arne Sortevik (FrP) [11:11:48]:** Jeg sa i mitt første innlegg, i den første saken, at når Stortinget i dag behandler tre proposisjoner om bompengefinansiering av prosjekter, så er det tre svært ulike prosjekter, tre ulike prosjekter som knyttes sammen i en felles bompengeskjebne – aldeles unødvendig etter Fremskrittspartiets mening.

Det første prosjektet er et slags «klassisk» bompengeprojekt, der man i nesten ti år før bilistene får levert, innkrever nesten 400 mill. kr. Det andre som vi nettopp har behandlet, et gjenværende fylkesveiprojekt, blir lidende med en sterkt redusert statlig bidragsandel på grunn av en forvaltningsmessig omlegging – ikke uvanlig, men likevel beklagelig.

Så til dette prosjektet – bygging og finansiering av ny ferjekai på Årsnes og utbedring av rv. 551 mellom Løfallstrand og Årsnes i Kvinnherad kommune. Det er heldigvis ikke ofte vi har slike prosjekter til behandling i Stortinget: bompengefinansiering av et ferjekaiprosjekt til samlet 80 mill. kr.

Det er ingen tvil om at det er nødvendig å gjøre noe med ferjekaien, men samtidig har det noe stakkarslig over seg for en oljerik nasjon at vi faktisk må behandle fornyelse og bygging av en ny ferjekai til 80 mill. kr gjennom en egen sak i landets nasjonalforsamling. Det er samtidig et

betenkelig signal som sendes om at man nesten uten reservasjon bruker ferjestrekninger til innkreving av bompenger, enten til tilknyttede prosjekter eller, som vi så i den første saken, til prosjekter som overhodet ikke har noen tilknytning til at trafikantene bruker ferjen.

Jeg vil gjerne vise til den protokolltilførselen som ble gitt i forbindelse med at Hordaland fylkesting behandlet saken. Jeg siterer:

«Protokollmerknad frå Høgre, Fremskrittspartiet, Kristeleg folkeparti, uavhengig og SV: «Fylkestinget meiner at vi no flyttar grensene ved å bruka bompengefinansiering ved bygging av ferjekaiar. Fylkestinget meiner at dette fullt ut burde vore finansiert over statsbudsjettet.»»

Jeg viser også til svarene fra Samferdselsdepartementet som er gjengitt i saken. Jeg skal nøye meg med å sitere det som vi kan tiltre og si «heldigvis» til:

«Antallet gjennomførte prosjekter av denne typen er begrenset.»

Av totalbeløpet på 80 mill. kr skal altså 40 mill. finansieres med bompenger. I tillegg til de 40 mill. kr skal bilistene betale finansieringskostnader på 14 mill. kr og innkrevingskostnader på 3 mill. kr. Samlet kostnad som dekkes gjennom bompenger, er 57 mill. kr. Finansierings- og innkrevingskostnader utgjør altså et tillegg på over 40 pst. – 42,5 pst., for å være nøyaktig. I andre sammenhenger ville man si at dette var ågerivikår. Om det er parlamentarisk, overlater jeg til presidenten å finne ut.

Riksveiferjesambandet mellom Løfallstrand og Gjermundshamn er, som andre har sagt, viktig både for lokaltrafikk og for langdistansetrafikk. Rv. 551 fra Odda til Løfallstrand, ferje til Gjermundshamn og rv. 48 videre fra Gjermundshamn mot Bergen er en av flere viktige reiseruter som brukes på strekningen mellom Odda og Bergen.

Dagens ferjekai på Løfallstrand er gammel og nedslitt. Fremskrittspartiet mener at bygging av ny ferjekai er nødvendig, og understreker, som andre har gjort, behovet for at byggingen igangsettes og gjennomføres så raskt som mulig, slik at ferdigstillelsen kan være på plass til sommeren 2010. Men vi mener altså at ferjekaien skal finansieres av staten, også den nye ferjekaien på Årsnes.

Jeg tar opp vårt forslag fra innstillingen og ber om alternativ votering.

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

**Jenny Klinge (Sp) [11:16:33]:** Det er mange som er avhengige av å bli skyssa over dei talrike og ikkje minst vakre fjordane i landet vårt. Dessverre er det mange ferjekaiar som er for små og upraktiske, og som manglar oppstillingsplassar. Dette skapar somme stader trafikkfarlege forhold og fører til frustrasjon hos bilistane. Dessutan er ferjekaiene tidvis til hinder for å setje inn større ferjer der stor trafikkmengd gjer det fornuftig å auke kapasiteten.

Saksordføraren, Halleraker, hadde ein god gjennomgang av den saka vi debatterer no, og han nemnde at ferjesambandet Løfallstrand–Varaldsøy–Gjermundshamn er

det sambandet som har flest attståande bilar på grunn av dårleg infrastruktur og urasjonelt seglingsmønster for ferjene. Derfor er det på tide at ei ny ferjekai blir bygd. Utbetringa av rv. 551, som blir tilførselsvegen mellom Løfallstrand og Årsnes, er såleis også viktig å få på plass. Derfor har komiteen sørgt for ei så rask behandling som mogleg, for at byggjearbeidet ikkje skal bli unødvendig forseinka.

Stamvegsambandet E134 mellom Vestlandet og Austlandet over Haukeli er viktig å få utbetra, fordi det m.a. er mykje viktig næringstransport som går på denne vegen. Det er i så måte fornuftig også å få på plass nye tunnelar over Haukelifjell. Dette ligg i framtida. No er det tiltaket i Kvinnherad kommune i Hordaland som i alle fall er eit skritt på vegen for å gjere denne strekninga betre framkommeleg. Men ikkje minst vil forholda for lokaltrafikken bli betre, og det viser også det lokalpolitiske engasjementet i saka.

**Knut Arild Hareide (KrF) [11:18:29]:** Eg tek ordet på vegner av Kristeleg Folkeparti for å seie at Kristeleg Folkeparti sluttar seg til innstillinga og det som fleirtalet seier om finansiering.

Det var representanten Henriksen som sa at dette blir opplevd som ein god dag for Kvinnherad, og at desse prosjekta har stor støtte. Når ein har vore på ferjekaia i Løfallstrand, veit ein at her er behovet til stades. Det same gjeld utbetringa av riksvegen mellom Løfallstrand og Årsnes.

Det debatten her har vore knytt opp til, har vore finansiering. Til det har eg lyst til å seie to ting: Det eine er at det er veldig bra at ein stiller opp på slike spleiselag, også lokale myndigheiter. Det andre eg vil seie, er at det viktigaste er å få gjennomført prosjekta. I den samanheng har eg også lyst til å gi honnør til Regjeringa, som har kome med proposisjonen, slik at vi får på plass dette prosjektet og for så vidt også dei førre sakene, som har vore viktige å få på plass.

**Statsråd Liv Signe Navarsete [11:20:05]:** Eg er glad for at fleirtalet i komiteen har slutta seg til forslaget om delvis bompengefinansiering av dette prosjektet.

Prosjektet er viktig og vil erstatte noverande ferjekai på Løfallstrand med ny ferjekai på Årsnes i sambanda til Gjermundshamn og Varaldsøy. I tillegg til bygging av ny ferjekai på Årsnes ca. 4 km nord for Løfallstrand vil det verte gjennomført utbetringstiltak på rv. 551 mellom Løfallstrand og Årsnes.

Ferjekaia på Løfallstrand er gammal og nedsliten. Kaia er kort, og djupneforholda ved kaia gjer at ein ikkje kan setje inn større ferjer enn dei som trafikkerer ferjesambanda i dag. Oppstillingsplassen er òg for liten i forhold til trafikken, ein trafikk som har auka mykje dei seinare åra, og som heilt sikkert òg vil halde fram å auke, i eit område der det no òg vert endringar i reisemønsteret elles.

Seglingstida over Hardangerfjorden vert redusert frå om lag 25 minutt til om lag 20 minutt. Dette gjeld både for sambandet til Gjermundshamn og sambandet til Varaldsøy. Reisetida mellom Odda og Bergen vil samla verte redusert med om lag 10 minutt, sidan køyretida òg vert kortare frå Odda til den nye ferjekaia. For trafikk frå om-

råda sør for Løfallstrand vil køyretida til den nye ferjekaia auke, men summen av køyretid og seglingstid vert om lag som i dag.

Bygging av ny ferjekai er kostnadsrekna til 60 mill. kr. I tillegg er det sett av 20 mill. kr til vegutbetringar. Tiltaka er føresett finansierte med statlege midlar og bompengar. Bompenginntektene vil kome frå auka takstar i ferjesambanda.

Det er lagt til grunn 40 mill. kr i statlege midlar. Kvinnherad kommune har akseptert utsetjing av ein statleg refusjon på 20 mill. kr av tidlegare forskotterte midlar til rv. 551 Austrepollen–Løfallstrand frå 2009 til perioden 2010–2013. Vilkåret er at 20 mill. kr vert stilte til disposisjon til ovanfor nemnde prosjekt i 2009.

Det er lagt opp til anleggsstart våren 2009. Eg er takksam for at fleirtalet i komiteen med si raske behandling vil bidra til ei mogleg forsering og innkorting av byggjeperioden. Eg er samd i at det er uheldig om byggjeperioden går over to sommarsesongar. Eg har fått opplyst av Statens vegvesen at det er eit mål at ferjekaia kan opnast for trafikk frå sommarsesongen 2010.

Dersom det frå lokalt hald vert teke kontakt om midlertidige løysingar fram til ny ferjekai er på plass, vil me sjølv sagt, som elles, vere opne for å drøfte det, utan at eg i dag kan forskottere kva som vil vere resultatet av ein slik samtale.

Dette er den siste av tre saker i dag som, kvar på sitt vis, vil bidra til betre samferdsleløysingar i ein viktig region, Hordaland og Rogaland.

Representanten Hareide sa at det viktige er at prosjekta vert realiserte. Den store pågangen eg har frå lokale styresmakter, frå lokalt næringsliv, frå lokale eldsjeler som er med på å bere prosjekta fram, tyder på at det er sanne ord. Folk er utolmodige, og er òg villige til å vere med på spleiselag, både lokale og regionale styresmakter, som me har sett i dag, og bilistane – sjølv om me har eit Framstegsparti som, iallfall i denne sal, held oppe sin motstand mot slike prosjekt. Men me ser at òg Framstegspartiet, når dei får makt og påverknad, er pådrivarar inn mot Samferdsledepartementet for å få nettopp bompengeprojekt opp å stå.

Eg vil igjen rette ros til komiteen for rask, god og ryddig handsaming av saka. Eg opplever at det er eit konstruktivt samarbeid med komiteen, og det er viktig. Éin ting er å få saka fram til Stortinget, men saka skal òg gjennom denne viktige salen på ein god måte.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Arne Sortevik (FrP) [11:24:36]:** Det er grunn til å minne om at vi i Fremskrittspartiet selvfølgelig er pådrivere for å få en hurtig realisering av mange gode samferdselsprosjekt, men det er i Stortinget finansieringen vedtas, og det er staten som skal betale for statens veier. Det var det jeg begynte med å si i mitt innlegg i første sak.

I denne saken har jeg referert en protokolltilførsel da fylkestinget behandlet saken. I tillegg til partiene Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti var faktisk også regjeringspartner SV med i den protokolltilførsel-

len som presiserer at denne saken innebærer å flytte bompengegrensene.

Hva er statsrådets syn på bompengebrauken i denne saken? Er hun enig i regjeringspartner SVs bemerkning lokalt i fylkestinget om at man med denne måten å finansiere på, faktisk flytter bompengegrensene? Og er hun betenkt over å bruke ferjebilletten helt generelt til å innkassere bompenger?

**Statsråd Liv Signe Navarsete [11:25:41]:** Ferjekaia inngår som ein del av vegnettet. Prinsippet for finansiering av offentlege ferjekaier er nøyaktig det same som for finansiering av vegnettet elles. Eg kan vise til vegloven, der det er gitt ein heimel for at bompengar og lokal øyremerkt drivstoffavgift kan nyttast i finansieringa.

Det er altså ikkje særskilde retningslinjer for bompengefinansiering av ferjekaier. Det gjeld som for vegnettet elles. Så at ein flyttar nokre merkesteinar i denne saka, kan eg absolutt ikkje sjå.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til replikk. Flere har heller ikke bedt om ordet til sak nr. 3. (Votering, se side 366)

Carl I. Hagen gjeninntok her presidentplassen.

Etter at det var ringt til votering, uttalte **presidenten:** Stortinget går til votering.

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

**Presidenten:** Under debatten har Arne Sortevik satt frem tre forslag på vegne av Fremskrittspartiet.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget samtykker i at utbygging av rv 47 T-forbindelsen gjennomføres slik det er redegjort for i St.prp. nr. 70 (2008–2009).»

Forslag nr. 2 lyder:

«Utbygging av rv 47 T-forbindelsen finansieres med statlige midler. Stortinget ber Regjeringen sørge for at Vegdirektoratet får fullmakt til å ta opp statlig lån med lav rente til finansiering av prosjektet. Stortinget legger til grunn at det senest i forbindelse med fremleggelse av Regjeringens forslag til NTP for 2010–2019 kommer på plass en ordning med omgjøring av de statlige etatene Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket til statlige selskaper. Stortinget legger videre til grunn at slike statlige selskaper får anledning til å ta opp statlige lån med lav rente for å sikre avklart, forutsigbar og langsiktig finansiering av et omfattende investeringsprogram som kan gi Norge effektiv, sikker og miljøvennlig transport.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Bompengebeløp som fra 1. april 2001 er forhåndsinnkrevet fra bilistene ved bruk av ferjesambandene E39 Mortavika–Arsvågen og rv 47 Mekjarvik (Randaberg)–Skudeneshavn, tilbakeføres gjennom redusert biltakst i en periode på åtte år fra 1. januar 2009.»

**Presidenten:** Det voteres alternativt mellom disse forslagene og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

#### I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delfinansiering av utbygginga i tråd med vilkåra i St.prp. nr. 70 (2007–2008) og Innst. S. nr. 15 (2008–2009).

#### II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.

#### Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslagene fra Fremskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 85 mot 24 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 11.34.17)

#### *Votering i sak nr. 2*

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

#### «I

Stortinget samtykker i at prosjekt fylkesveg 107 Jondalstunnelen i Hordaland gjennomføres slik det er redegjort for i St.prp. nr. 72 (2007–2008).

#### II

Det bevilges 135 mill. kroner i statlig bidrag til prosjektet, slik at dette sammen med kommunale tilskudd og fylkeskommunale midler sikrer fullfinansiering av prosjektet innenfor en samlet ramme på 760 mill. 2008-kroner. Stortinget ber Regjeringen sørge for at økningen i statlig bevilgning på 83 mill. kroner i forhold til foreslått finansieringsplan dekkes inn i sluttsalderingen av statsbudsjettet for 2008.»

**Presidenten:** Det voteres alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

#### I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet Jondalstunnelen AS får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av fylkesveg 107 Jondalstunnelen etter vilkåra i St.prp. nr. 72 (2007–2008) og Innst. S. nr. 16 (2008–2009).

## II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærare reglar for finansieringsordninga.

## Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Framskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 87 mot 23 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 11.34.52)

*Votering i sak nr. 3*

**Presidenten:** Under debatten har Arne Sortevik satt frem et forslag på vegne av Framskrittspartiet. Forslaget lyder:

## «I

Stortinget godkjenner bygging av ny ferjekai på Årsnes og utbedring av rv 551 mellom Løfallstrand og Årsnes i Kvinnherad kommune i Hordaland slik prosjektet er beskrevet i St.prp. nr. 2 (2008–2009).

## II

Prosjektet finansieres i sin helhet med statlige midler som også skal omfatte finansieringskostnader. Utvidet finansieringsramme i forhold til fremlagt finansieringsplan i St.prp. nr. 2 (2008–2009) dekkes i sluttsaldering av statsbudsjettet for 2008.»

**Presidenten:** Det voterer alternativt mellom dette forslaget og komiteens innstilling.

Komiteen hadde innstilt:

## I

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av bygginga etter vilkåra i St.prp. nr. 2 (2008–2009) og Innst. S. nr. 18 (2008–2009).

## II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærare reglar for finansieringsordninga.

## Votering:

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Framskrittspartiet ble innstillingen bifalt med 86 mot 23 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 11.35.28)

**Presidenten:** Presidenten gjør oppmerksom på at det fremdeles er stemmeplikt. Her har nemlig tallene variert. Det er noen som ikke har stemt.

## Sak nr. 4 [11.35:45]

*Referat*

**Presidenten:** Det foreligger ikke noe referat. Dermed er dagens kart ferdigbehandlet.

Forlanger noen ordet i henhold til forretningsordnens § 37 a før møtet heves? – Møtet er hevet.

Møtet hevet kl. 11.36.

---