

Innst. S. nr. 128

(2000-2001)

Innstilling frå samferdselskomiteen om forslag frå stortingsrepresentantane Hans J. Røsjorde, Thore Aksel Nistad, Christopher Stensaker og Terje Knudsen om ei alternativ seglingslei til Bergen havn

Dokument nr. 8:71 (1999-2000)

Til Stortinget

SAMANDRAG

I Dokument nr. 8:71 (1999-2000) fremmer stortingsrepresentantane Hans J. Røsjorde, Thore Aksel Nistad, Christopher Stensaker og Terje Knudsen følgjande forslag:

"Stortinget ber Regjeringen om å komme tilbake til Stortinget med forslag om å etablere en alternativ seilingsled inn til Bergen havn."

Som bakgrunn for forslaget vises til at Stortinget godkjente det endelige "Askøybru-prosjektet" 9. desember 1987.

Hengebrua har et hovedspenn på 850 m og seilingshøyde 62 m.

Etablering av alternativ seilingsled til Bergen via Herdlaflaket og Det Naue var en av forutsetningene for Stortingets vedtak om bompengefinansiering av Askøybrua.

Bergen kommune har ved flere anledninger gitt uttrykk for at den planlagte alternative seilingsleden til Bergen over Herdlaflaket og gjennom Det Naue må bygges som forutsatt.

Forslagsstillerne er blitt kjent med at Samferdselsdepartementet i et brev datert 15. desember 1999 anser saken om den alternative seilingsleden i Bergen som avsluttet.

I brevet henvises det til at Stortinget i sin tid ikke hadde noen merknader til at en seilingsled over Herdlaflaket ikke ble gjennomført.

Stortinget har imidlertid aldri avvist at seilingsleden blir etablert gjennom Skjellangersundet som er det aktuelle alternativet til Herdlaflaket, et alternativ som allerede i 1985 ble lansert av Hordaland vegkontor. Det helt vesentlige momentet som ikke berøres i brevet fra Samferdselsdepartementet, er byggetillatelsen fra

Askøybroen. Denne ble gitt på det ufravikelige vilkår at en alternativ seilingsled skulle etableres før broen.

Broen og seilingsleden var ett felles prosjekt der seilingsleden hadde prioritet før broen.

Bergen kommune og Bergen og Omland Havnevesen har aldri godtatt den rettsstridige omgåelse av byggetillatelsen for Askøybroen, og forbeholdt seg retten til når som helst å fremme saken på nytt.

Det finnes allerede i drift cruiseskip som ikke kan passere under Askøybroen, og havnevesenet har nå for første gang takket nei til et ønsket anløp.

KOMITEEN SINE MERKNADER

Komiteen sitt fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sigrun Eng, Eirin Falset, Gard Folkvord, Sverre Myrli, Gunn Olsen og Ola Røtvei, frå Kristeleg Folkeparti, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl, frå Høgre, Ole Johs. Brunæs og leiaren Oddvard Nilsen, frå Senterpartiet, Jorunn Ringstad, frå Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll, og frå Venstre, May Britt Vihovde, viser til følgjande fråsegn datert 24. januar 2000 frå Fiskeridepartementet v/statsråden:

"Jeg viser til brev fra Stortinget ved Samferdselskomiteen av 7. juni 2000 hvor det bes om Fiskeridepartementets uttalelse til:

Dokument 8:71 (1999-2000) Forslag fra stortingsrepresentantene Hans J. Røsjorde, Thore Aksel Nistad, Christopher Stensaker og Terje Knudsen om en alternativ innseiling til Bergen: "Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag om å etablere en alternativ innseiling til Bergen havn."

Jeg vil uttale følgende:

I forbindelse med en eventuell etablering av alternativ innseiling til Bergen havn gjennomfører Hordaland vegkontor og Kystverket for tiden et forprosjekt i samarbeid med lokale/regionale myndigheter. Forprosjektets formål er å belyse aktuelle problemstillinger, herunder kostnadsoverslag, behov for tiltaket samt alternative havnemuligheter og tiltakets konsekvenser. Jeg vil på bakgrunn av dette komme tilbake til Stortinget med saken ved en senere anledning."

Fleirtalet viser òg til at Fiskeridepartementet i brev av 31. april 1994 stadfester at spørsmålet om seglingsleia må kunne takast opp att seinare, dersom det viser seg behov for det.

Fleirtalet er vidare kjent med at Samferdselsdepartementet i St.prp. nr. 1 (1994-1995) under omtale av Herdlaflaket foreslo at utgravingsarbeidet av seglingsleia over Herdlaflaket ikkje skulle gjennomførast. Dette blei grunnlagt ut frå ei samla vurdering med bakgrunn i miljøkonsekvensar og nyttekostberekningar. Med bakgrunn i dette blei den statlege delen av bruprojektet redusert med 100 mill. kroner.

Fleirtalet har merka seg at det foregår eit forprosjekt av vegkontoret i Hordaland og Kystverket i lag med lokale og regionale styresmakter, i samband med eventuell etablering av alternativ innsegling til Bergen havn. Målet med forprosjektet er å få klarlagt aktuelle problemstillingar, som kostnadsoverslag, behov for tiltak, samt alternative havnemoglegheiter og tiltaka sine konsekvensar.

Fleirtalet vil etter dette forvente at departementet kjem tilbake med si tilråding med eventuelle nødvendige tiltak på ein eigna måte.

Fleirtalet vil av same grunn gå inn for at Dokument nr. 8 (1999-2000) vert vedlagt protokollen inntil så har skjedd.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker, vil vise til at Bergen havnevesen kan føre sin historie tilbake til 1735. Havnen hadde opprinnelig sitt utspring rundt Vågen, helt fra den første bebyggelse vokste opp der og da kong Magnus Lagabøter bestemte seg for å gi Bjørgvin bystatus ca. 1070.

Disse medlemmer viser til at Stortinget godkjente det endelige "Askøybru-prosjektet" 9. desember 1987, og at prosjektet omfattet:

- Vegarmer på Askøy fra brufeste til Krokåskiftet (rv 562) og Kleppstø (rv 563).
- Tofelts hengebru med gang- og sykkelbane fra Storeklubben på Askøy til Brøstaneset i Laksevåg.
- Tofelts veg (rv 562) fra Brøstaneset gjennom Olsvikdalen til kryss med rv 555.
- Ny alternativ seilingsled til Bergen via Herdlaflaket og Det Naue.

Disse medlemmer er kjent med at det ved Fiskeridepartementets behandling av søknaden om tilla-

telse til kryssing av farvann med bro, rv 562 Askøybroen, Askøy og Bergen kommuner, Hordaland fylke, sjøkart nr. 21, 23 og 119, ble det gitt tillatelse til bygging på bl.a. følgende vilkår:

"Søkeren plikter å bekoste mudring og vedlikehold av alternativ seilingsled m.v. fra Hjeltefjorden over Herdlaflaket og gjennom Det Naue til Herdlaflakfjorden i samsvar med de krav til farvannet som Kystdirektoratet finner nødvendig. Leden må være ferdig mudret og klar til bruk før arbeidet begynner som kan innskrenke eller hindre ferdsel i Byfjorden."

Disse medlemmer mener at dette bare bekrefter at etablering av alternativ seilingsled til Bergen over Herdlaflaket var en av forutsetningene for Stortingets vedtak om bompengefinansiering av Askøybrua.

Disse medlemmer vil peke på at Bergen kommune ved flere anledninger har gitt uttrykk for at den planlagte alternative seilingsleden til Bergen over Herdlaflaket og gjennom Det Naue må bygges som forutsatt.

Disse medlemmer er blitt kjent med at Samferdselsdepartementet i et brev datert 15. desember 1999 anser saken om den alternative seilingsleden i Bergen som avsluttet. I brevet henvises det til at Stortinget i sin tid ikke hadde noen merknader til at en seilingsled over Herdlaflaket ikke ble gjennomført.

Etter disse medlemmers oppfatning har Stortinget aldri avvist at seilingsleden blir etablert gjennom Skjellangersundet som er det aktuelle alternativet til Herdlaflaket, et alternativ som allerede i 1985 ble lansert av Hordaland vegkontor.

Disse medlemmer vil videre peke på at byggetillatelsen fra Askøybroen ble gitt på det ufravikelige vilkår at en alternativ seilingsled skulle etableres før broen.

Disse medlemmer vil vise til at broen og seilingsleden var ett felles prosjekt der seilingsleden hadde prioritet før broen. Det utrolige skjedde at broen ble ferdigbygget uten at seilingsleden engang var påbegynt.

Disse medlemmer er kjent med at Bergen kommune og Bergen og Omland Havnevesen aldri har godtatt den rettsstridige omgåelse av byggetillatelsen for Askøybroen, og har derfor forbeholdt seg retten til når som helst å fremme saken på nytt.

Disse medlemmer viser til at Fiskeridepartementet som i sin tid ga byggetillatelse til broen på vilkår som ikke ble overholdt, bekrefter i brev av 31. april 1994 at spørsmålet om seilingsleden må kunne tas opp igjen senere, dersom det viser seg å være behov for det.

Disse medlemmer vil understreke at det i løpet av få år vil eksistere et titalls cruiseskip i drift som ikke kan passere under broen. En annen konsekvens av dagens seilingshøyde på 62 m er at det umuliggjør passasje for en del boreplattformer. Et skipsverft i Bergen har således vært avskåret fra å kunne utføre eventuelle reparasjonsoppdrag på de aktuelle plattformene.

Disse medlemmer forutsetter at finansieringen skjer over det ordinære samferdselsbudsjett og ikke ved utvidet bompengeneinnkreving over Askøybrua.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen om å komme tilbake til Stortinget med forslag om å etablere en alternativ seilingsled inn til Bergen havn."

FORSLAG FRÅ MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Stortinget ber Regjeringen om å komme tilbake til Stortinget med forslag om å etablere en alternativ seilingsled inn til Bergen havn.

KOMITEEN SI TILRÅDING

Komiteen har elles ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjere slikt

vedtak:

Dokument nr. 8:71 (1999-2000) - forslag frå stortingsrepresentantane Hans J. Røsjorde, Thore Aksel Nistad, Christopher Stensaker og Terje Knudsen om ei alternativ seglingslei til Bergen havn - vert lagt ved protokollen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 9. februar 2001

Oddvard Nilsen
leiar

Sigrun Eng
ordførar

May Britt Vihovde
sekretær