

Dokument nr. 8:71

(1999-2000)

Forslag fra stortingsrepresentantene Hans J. Røsjorde, Thore Aksel Nistad, Christopher Stensaker og Terje Knudsen om en alternativ seilingsled til Bergen havn

Til Stortinget

Bakgrunn

Stortinget godkjente det endelige «Askøybru-prosjektet» 9. desember 1987. Prosjektet omfattet:

- Vegarmer på Askøy fra brufeste til Krokåskiftet (Rv 562) og Kleppestø (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 Herdalaflaket og Det Naue.

Hengebrua har et hovedspenn på 850 m og seilingshøyde 62 m. Den totale lengde inklusive viadukter i hver ende utgjør 1 057 m. Brua har to kjørefelt og en gang- og sykkelbane, og brua er dimensjonert for eventuell senere utvidelse til tre kjørefelt. Den vil da få utenpåhengt gang- og sykkelfelt på begge sider.

Ved Fiskeridepartementets behandling av søknaden om tillatelse 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 Herdla-fjorden 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.»

Ovennevnte bekrefter at etablering av alternativ seilingsled til Bergen over Herdlaflaket 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. Bergen kommune har videre understreket viktigheten av at man må legge langsiktige vurderinger til grunn og at en sentral havn som Bergen havn ikke i all fremtid må slite med en varig høydeberegning.

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 ufravelige vilkår at en alternativ seilingsled skulle etableres før broen.

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. Deretter ble seilingsleden betraktet som et eget, uavhengig prosjekt, der det fra enkelte hold ble forlangt konsekvensanalyse og en samfunnsøkonomisk vurdering av kostnadene med seilingsleden.

Dersom slike utredninger skulle ha noen som helst mening, måtte de ha vært utført i forkant av prosjektet og inkludert de samfunnmessige fordeler og ulemper ved en bro mellom Bergen og Askøy. Ved eventuell negativ konklusjon ville vi ikke ha fått noen Askøybro, og følgelig heller ikke ha behov for en ny seilingsled.

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.

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 taes opp igjen senere, dersom det viser seg å være behov for det.

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. I løpet av få år vil et titalls cruiseskip som ikke kan passere under broen være i drift. 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.

Tiden er nå overmoden til å ta saken opp til ny behandling slik at man kan sikre en fremtidsrettet og tilfredsstillende seilingsled inn til Bergen havn.

Historisk tilbakeblikk på Bergen havn

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.

Vågen var en forutsetning for Bergens fremvekst til en viktig nordeuropeisk handelsby. Vågen frøs sjelden til og kunne dermed benyttes hele året. Det kom tidlig havnereglement for at det skulle holdes justis på den stadig voksende seilskutetrafikken, og tiltak er nevnt i Byloven av 1276.

For å regulere trafikken på Vågen ble Sjøtønne lagt ut i 1602. Den var opprinnelig en pram som ble lagt for anker ved Nordenspynten, og som markerte bukseringspunktet til og fra Vågen. Avgiften som den gang tilfalt bukseringsbåtene, var relatert til skipets størrelse. Prammen som sank på slutten av 1600-tallet og en ny markering ble lagt ut i 1739. Det var en virkelig tønne. Avgiften skulle da tilfalle skipper Anders Jansen Dischingtun som hadde vært fange hos sjørøverne i Barbarekstatene.

Siden 1767 har avgiften tilfalt Sjøfarendes Aldershjem. Virksomheten og ansvarsområdet til Bergen havnevesen ble gradvis utbygd. Fra 1867 var

Bergen havnedistrikt avgrenset av en linje fra Olderneset på Laksevåg til neset ved Frøvikken nord for Helleneset.

90 år senere ble grensen en linje mellom Danmarksneset på nordsiden av Eidsvågsneset og Strømsnes på Askøy i nord og en linje mellom Gjæringsneset vest for Olsvik og Storbuneset på Askøy i sørvest. Den neste store utvidelsen kom 1. september 1990 da havnedistriktet ble utvidet til å omfatte sjøområdene Askøy, Austrheim, Bergen, Fjell, Sund, Øygarden, Lindås, Meland, Os og Radøy.

Fremtidsutsikter

Bergen havn er i ferd med å utvikle seg til et maritimt kraftsenter av dimensjoner. I det indre havneområdet skal kailengden økes med en kilometer og flateinnholdet nesten fordobles innen utgangen av 2001. Dette gjøres for at Bergen havn skal kunne fremstå som landets mest effektive og aktive havn.

I løpet av de siste tyve årene er det blitt investert for ca. 5 mrd. kroner i nye kaianlegg, terminaler, renseanlegg, nybygg og rehabilitering rundt havnen. Dessuten er det brukt over anslagsvis 1 mrd. kroner for å bedre de trafikale forholdene til og fra havnen.

Trafikken både av skip, passasjerer og gods har vist en kraftig økning de siste årene, og mer blir det nå da Bergen har fått status som snuhavn for cruiseflåten. Dokkeskjærkaien skal utbygges og organiseres som en ren godsterminal.

Aktiviteten over Bergen havn vil ikke bare få ringvirkninger for Bergen, men for hele Vestlandsregionen.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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

19. mai 2000