

Dokument nr. 8:59

(2001-2002)

Forslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Gjermund Hagesæter og Karin S. Woldseth om bygging av alternativ seilingsled fra Hjeltefjorden til Herdlaflaketen og videre til Bergen

Til Stortinget

Bakgrunn

Da hovedplanen for Askøybroen ble godkjent av Vegdirektoratet den 24. september 1986 var det med en løsning om brohøyde på 62 m og *en alternativ* seilingsled over Herdlaflaket og gjennom «det Naue» videre til Bergen.

Fiskeridepartementets godkjenning - som var nødvendig for å krysse Byfjorden i Bergen - bli gitt 12. januar 1990 *med vilkår* bl.a. om at alternativ seilingsled over Herdlaflaket skulle være ferdig og klar før arbeidet med å innskrenke eller begrense ferdsel i Byfjorden ble påbegynt.

Dette er ikke blitt gjort. Broen sto klar i 1992.

Det ble senere kjent at det er verneinteresser i forhold til fugleliv som ble berørt av den forutsatte alternative seilingsleden over Herdlaflaket.

I St.prp. nr. 1 (1994-1995) gikk Samferdselsdepartementet inn for ikke å foreta utgraving av seilingsleden over Herdlaflaket på grunn av verneinteressene.

Stortinget har ikke hatt innvendinger mot dette.

Men Stortinget fulgte samtidig ikke opp forutsetningene om alternativ seilingsled og det ble heller ikke gjort vedtak om at forutsetningen var skrinlagt.

I Bergensregionen har det lenge vært arbeidet for å få gjennomført løsning i henhold til hovedplanen og i tråd med Fiskeridepartementets godkjenning; etablering av alternativ seilingsled til Bergen havn; en seilingsled uten høydebegrensning.

Bergen havn er ledende cruisehavn i Norge og også meget stor cruisehavn i europeisk sammenheng. Et stort antall cruise fartøyer bruker Bergen som hovedbase for sine besøk i Norge; ikke minst som startanløp for videre cruiseaktivitet langs kysten både syd og nord for Bergen.

Fra turistnæringen er det gjennom mange år nå lagt ned omfattende innsats og investering i markeds-

føring av havnen som cruisedestinasjon. Havnefaciliteter er utvidet og forbedret; og en omfattende videre utbygging er planlagt.

Inntekter både direkte og indirekte fra denne virksomheten er omfattende.

Med den vekst og utvikling som har vært innenfor cruisenæringen følger også bygging av nye skip. Skipene blir større og også høyere. Passeringsgrensen på 62 meter for å kunne gå under eksisterende Askøybro er nå blitt kritisk.

Bergen hadde 195 anløp av cruiseskip i 2001 - av disse var 14 anløp av skip på over 50 000 tonn. Av de 183 anløp som var registrert for 2002 ved årets start i januar er hele 32 skip på over 50000 tonn.

Cruiserederiet Royal Caribbean International - som har nye skip i den såkalte Voyagerserien - har forespurt om anløp. Disse skipene har en seilingshøyde på 63,45 meter. Bergen og Omland havnevesen må derfor takke nei til anløp fra disse og andre nye skip som krever mer enn 62 meters seilingshøyde.

I den tiden som er gått fra broen sto ferdig i 1992 og frem til i dag er det i de siste årene at begrenset seilingshøyde i stigende grad fremstår som et problem.

Det har vært gjort en rekke henvendelser fra Bergen kommune, Bergen Næringsråd, ulike næringslivsorganisasjoner og fra Bergen og Omland havnevesen til Samferdselsdepartement, ulike regjeringer og til Stortinget. Henvendelsene har alle hatt som mål å få på plass forutsatt og nødvendig alternativ seilingsled uten høydebegrensning.

I forrige stortingsperiode ble saken tatt opp både gjennom spørsmål i spørretimen og gjennom Dokument nr. 8-forslag.

Hordaland vegkontor har i brev av 7. februar 2000 annonsert oppstart av et forprosjekt med vurdering av *en annen alternativ* seilingsled via Skjellangersundet og «det Naue».

Dette er en eksisterende seilingsled som i dag brukes av hurtigruten, mindre cruiseskip, en rekke godsskip og mindre fartøy.

En del undervannsskjær forhindrer imidlertid at større skip kan passere. Dybdeforholdene variere mellom 30 og 100 meter; med utsprengning kan dette gi den nødvendige seilingsdybden også for de største cruiseskipene.

Sammen med Kystverket har Statens vegvesen kostnadsberegnet masseuttaket i Skjellangersundet. Sluttrapporten om dette forelå for ca. 1 år siden, og avventer nå behandling i Fiskeridepartementet som har overtatt ansvaret for saken.

Kostnadene er anslått til ca. 300 mill. kroner.

På forespørsel hos entreprenørfirmaet NCC Anlegg er det derfra oppgitt et anslag på ca. 90 mill. kroner for nødvendige undersjøiske arbeider.

På spørsmål fra stortingsrepresentant Arne Sortevik i spørretimen 30. januar 2002 ble det svart fra fiskeriministeren at saken trenger både ytterligere utredning og konsekvensvurdering. Det ble antydnet en behandlingstid på ytterligere ca. 2 år.

Fiskeriministeren svarte at han «vil komme tilbake til Stortinget ved en passende anledning med informasjon om videre fremdrift i saken».

Forslagsstillerne mener at saken nå må få en bedre oppfølging enn det som har vært tilfelle gjennom årene etter at broen var ferdig.

Det er både gitt klare forutsetninger for brobygging og politiske løfter som ikke er fulgt opp.

De næringsmessige problemene som manglende seilingshøyde skaper vises nå frem i et bekymringsfullt omfang.

Saken krever nå god oppfølging for å sikre hur-

tig avklaring om gjennomføring av en løsning. Etter forslagsstillerens mening bør Stortinget behandle seilingsleden som egen sak for å sikre at løsning vedtas og gjennomføres.

Forslagsstillerne viser også til St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal Transportplan; kap. 14 Nærmere om investeringsprogrammet under gjennomgang av transportkorridorene. Der heter det bl.a. (side 201) i omtalen av korridor 4 (Kristiansand-Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim):

«Av hensyn til sikkerheten og fremkommeligheten for større fartøy, er det behov for oppgradering av innseilingene av de nasjonale havnene i Stavanger og Bergen.»

Videre heter det på side 203:

«Fiskeridepartementet prioriterer oppgradering av innseilingene til de nasjonale havnene i Stavanger og Bergen.»

Forslag

På denne bakgrunn fremsettes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber Regjeringen snarest om å fremlegge sak om bygging av alternativ seilingsled til Bergen havn i tråd med forutsetninger og vedtak som ble gjort da Askøybroen ble bygget, og i tråd med politiske løfter som er gitt etter at broen er tatt i bruk uten at alternativ seilingsled er bygget.

7. februar 2002