

## Norvegkonferansen 20.-21. september 2011

*Velkommen til Hordaland v/fylkesordførar Torill Selsvold Nyborg*

Statsråd, ordførar og anna godt folk!

Det er med stor glede eg ønskjer Norvegkonferansen hjarteleg velkommen til Hordaland og Bergen! Ingen stader er meir naturleg å leggja denne konferansen enn nettopp her til denne byen. For dette må vel vera det nærmaste ein kan koma ”vogga” når temaet er bompengefinansiering av veginfrastruktur.

Det var nemleg her i byen det heile starta med stiftinga av *Bro og Tunnelselskapet A/S* i desember 1953. Initiativtakar og drivkraft var Fritz C. Rieber, næringslivsmannen som meir enn nokon andre såg behovet Bergen by hadde for ny infrastruktur for ikkje å bli isolert frå omverda. Han såg og at Bergen ikkje ville makta desse store oppgavene åleine, her måtte det privat initiativ til. Tre år seinare i desember 1956 opna Puddefjordbrua og Eidsvågtunnelen.

Desse to prosjekta var berre starten på det som skulle bli ei lang samanhengande rekkje av bompengefinansierte veganlegg i Bergen og Hordaland. For kva anna skulle vi gjera når staten svikta oppgåva si med å byggja ut eit tidsmessig og framtidsretta vegnett i fylket vårt? Men det handlar ikkje berre om veg. Vi har også bygt og byggjer bybane som for det meste vert betalt med eigne pengar.

Vestlandet med Hordaland som det største fylket, er landsdelen som står for den desidert største verdiskapinga i nasjonen Noreg. Paradoksalt nok med ein langt frå tilfredstillande veginfrastruktur. Men slik kan det ikkje lenger halda fram. For å leggja til rette for vidare vekst og utvikling som både vi her vest og ikkje minst landet vårt er avhengige av, må landsdelen bindast langt betre saman enn i dag.

Først og fremst treng vi eit godt utbygd riksvegnett med E 39 Kyststamvegen som sjølve ryggraden i vegsystemet. Eg er svært glad for at Samferdselsdepartementet med Vegdirektoratet i spissen no med full tyngde er i gang med planlegginga av ferjefri Kyststamveg. Men vi treng også eit langt betre fylkesvegnett enn det vi har i dag. Og for byområdet er løysinga eit velutvikla kollektivsystem med bybane ut til alle bydeler.

Utbyggingsoppgavene er m.a.o. formidable. I KVVU-en for Bergensområdet med den klingande tittelen ”Kjuagut og stril-mindre bil” som statens vegvesen la fram i sommar, er investeringsbehovet estimert frå 21 mrd til 46 mrd alt etter kva strategi som vert valt. Plussar vi på behovet i resten av fylket vert dimensjonane nesten svimlende. I tillegg kjem midlar til drift og vedlikehald der rammene må aukast kraftig opp i forhold til dagens nivå, ikkje minst for å drifta eit framtidsretta kollektivsystem.

Historien har vist oss at vi lokalt har stor vilje til å bidra til finansiering av større vegprosjekt. Vi løyser oppgavene gjennom spleiselag der ikkje minst bilistane tek sin del av kostnadene. Men også næringslivet og kommunane stiller opp. I fylkeskommunen har viljen til å prioritera infrastruktur alltid vore stor. Dette er blitt ytterlegare forsterka etter at forvaltningsreforma vart gjennomført.

Sjølv om eg drøyer om at det offentlege skal ta alle kostnadene med utbygging av vegnettet vårt, innser eg at vi nok lyt leva med bompengar. Men det må ikkje fritta staten for ansvar. Eg forventar vesentleg større bidrag til infrastrukturiltak frå staten si side i åra framover. Her bør

også staten etterkvart ta innover seg at ein altfor stor del av bompengainntektene går til bankane våre. Kva med eit statleg fond for rentefrie lån til infrastruktur?

Blanda finansiering med stort innslag av bompengar krev gode organisatoriske og kompetente fagmiljø, ikkje minst finansieringskompetanse. Mest mogeleg av pengane må gå til vegbygging. Her spelar Novegfinans ei nøkkelrolle. Eg er stolt over at initiativet til etablering av denne organisasjonen vart teke her i Hordaland og at organisasjonen framleis har eit solid fotfeste her.

Lukke til med konferansen og opphaldet her i Bergen!