

AFTENBLADET HAR KÅRET DE **ALLER BESTE** – SJEKK HVEM SOM VANT!

PLUSS SIDE 9-31



PER INGE TORKELSEN OMGIR SEG MED **TING**

BO 3. DEL SIDE 2-5

# Stavanger Aftenblad

UKE 16 NR. 90 · 121. ÅRGANG · LØSSALG: KR 25,00 (LEVERT HJEM: FRA KR. 8,20)

www.aftenbladet.no

**Trafikken** Forviklinger

NYHETER 1. DEL side 4-7

## Høyre kjører på for rushavgift

➤ Først sa samferdsels-sjefen i fylket nei til utredning av rushavgift, så sa formannskapet i Stavanger ja. **– Alle ser at vi er nødt til å gjøre noe**, sier ordfører Christine Sagen Helgø (H).

FOTO: JON INGEMUNDSEN



DUGNADSVILJEN SVIKTER

**Foreldre vil heller betale enn å jobbe dugnad**

For Ivar Nøttestad i Madlaspeiderne er resultatet avlyst loppemarked.

STAVANGER 2. DEL SIDE 2



HISTORIE

**Brostein er effektivt - også som våpen**  
Hva er det egentlig Stavanger vurderte å legge under asfalt?

FORSTÅ 1. DEL SIDE 16-17



Coop Megas **Nakke-koteletter**  
Av svin. Pr. kg.

**29<sup>90</sup>**



**Ferske reker**  
pr. kg (fangstforbehold)

**169**



4 pk. Coop **Brus**  
1,5 liter  
Party og orange



**29<sup>90</sup>** + Pant



Stort utvalg **Grandiosa**



**-40% KUPP**

Tilbudene gjelder ut uken. Forbehold om utsolgt og trykkfeil - www.coop.no

7 025693 231565

# Trafikkproblemer Parkering



1. Herlig å sette seg i en tørr bil. Geir Jakobsen synes også det er for tungvint i dag å reise kollektivt. 2. Even Andersen valgte å flytte til Forus da han fikk jobb i Statoil. 3. Stig Andersen skulle gjerne ha kjørt kollektivt hvis bare tilbudet hadde vært bedre og mer fleksibelt. 4. Vibeke Ørn trives best i bilen og ønsker mer veitbygging. ALLE FOTO: JON INGEMUNDSEN

## Hvorfor tok du ikke bussen til og fra Forus?

► – Det var en **generaltabbe å plassere så mange boliger og arbeidsplasser på Forus** uten at man først hadde bygd ut en skikkelig trafikal infrastruktur for området, sier Stig Andersen.

### FORUS

Stig Andersen er Statoil-ansatt og pendler mellom Tasta og Forus. Aftenbladet stopper ham på parkeringsplassen utenfor Statoils hovedkontor på Forus og spør hvorfor han har kurs for privatbilen sin istedenfor bussholdeplassen.

Alle kan se at bilkøen snegler seg fram på motorveien, i begge fartsretninger. I løpet av noen korte rush-timer skal over 40.000 Forus-ansatte strekke seg hjem til familien og kjøttkakene. Køen oppstår som kjent to ganger daglig.

– Jeg kjører bil kort og godt fordi det kollektive tilbudet er for dårlig. Jeg bor på Tasta. Det går bare noen få daglige direktebusser mel-

**”Jeg tok konsekvensen av trafikkproblemene og flyttet til Forus da jeg begynte i Statoil. Jeg går til jobben.”**

Even Andersen

lom Tasta og Forus. Vi trenger flere. Når jeg jobber overtid og lignende, tar det for mye tid med to busser til og fra hjemmet, sier Andersen som er glad for at bybanen er lagt død.

– Det vi nå trenger er et bussveinett som effektivt frakter folk mellom hjem og jobb, sier han.

### Flyttet til Forus

Even Andersen, en annen Statoil-ansatt vi stoppet på vei ut mot parkeringsplassen, bedyrer imidlertid at det bare er unntaksvis han kjører til jobben.

– Jeg tok konsekvensen av trafikkproblemene og flyttet til Forus da jeg begynte i Statoil. Jeg går til

jobben de fleste av årets arbeidsdager. Det tar meg bare ti minutter, forteller han.

Forus er en av landets viktigste næringsklynger med nærmere 3000 bedrifter. Om 20–30 år kommer det kanskje til å bo nærmere 60.000 mennesker i Forus-området, og det kan være så mange som 100.000 arbeidsplasser. Det antyder blant andre Forus Næringspark.

Even Andersen er enig i at det bør legges til rette for mer boligutbygging på Forus, men da må utbygging av kollektivtrafikken gis en helt annen prioritet enn i dag, råder han.

### Foretrekker privatbilen

Geir Jakobsen på sin side, tror neppe han kommer til å parkere privatbilen med det første.

– Det er for tungvint å kjøre kollektivt i dag. Jeg bor i Bjergsted, og dagens busstilbud mellom Bjerg-

sted og Forus gir for dårlig fleksibilitet.

– Flere politikere har luftet ideen om å redusere antall parkeringsplasser i Forus-området i framtida for å tvinge folk til å satse kollektivt. Hva tenker du om det?

– Hvis de ikke klarer å fikse et godt nok kollektivtilbud, da må man vel finne et annet sted å jobbe, svarer han.

### Bygg ut veiene

Vibeke Ørn er en av dem som foretrekker bilen framfor buss og tog.

– Jeg har barn og har behov for å komme meg kjapt fram og tilbake – ofte til ulike tider. Da passer det dårlig med dagens kollektivtilbud. Dessuten liker jeg faktisk å kjøre bil. Jeg mener at man må heller satse på å bygge ut et effektivt veinett, mener hun.

TORIL RISHOLM

toril.risholm@aftenbladet.no

# Stort flertall åpner for rushtidsavgift

➤ Høyre, Venstre, KrF, Sp og Ap, SV og Hilde Karlsen (uavhengig) gikk inn for å **utrede bompenger som varierer gjennom døgnet**.

STAVANGER

Bare Frp og Pensjonistpartiet stemte mot i Stavanger formannskap i går. Flertallet vedtok også at Stavanger-regionens søknad om statlige belønningsmidler skal ha nullvekst i biltrafikken som mål.

Ordfører Christine Sagen Helgø (H) understreket at det ikke nødvendigvis betyr at man går inn for rushtidsavgift, det er snakk om utredning. Sissel Stenberg (Frp) mente at dette er å tilpasse søknaden et diktat fra byråkrater i Samferdselsdepartementet.

–Det eneste tiltaket dere kommer med etter at dere har fått søknaden i retur, er at dere vil vurdere det. Tror dere at det vil trigge at dere får penger bare å «vurdere» det, spurte Leif Arne Moi Nilsen. Det trodde ikke han på.

–Alle andre byregioner som har fått belønningsmidler, har rushtidsavgift med i søknaden, derfor må vi også si noe om det i vår søknad, sa Kristen Høyer-Mathiassen (H). Han mente en mulighet kunne være å senke bompengene litt utenom rushtiden og heve de litt i rushtiden.

–Vi er villige til å gjøre mye for å få belønningsmidler, sa Eli Aga (H).

## Heinzerling snudde

–Alle ser vi er nødt til å gjøre noe med trafikken her. Vi må ha statlige midler til å hjelpe oss med å få flere over fra vei til buss og bane. Vi må ha på plass en avtale med staten for å få penger til kollektiv. Vi har søkt om belønningsordning tidligere, vi har aldri fått en fireårig avtale. Nå har vi sjan-

sen, den må vi benytte. Vi er helt avhengige av statlige midler framover skal vi få dette til, poengterte Sagen Helgø (H).

At fylkessamferdselsjef Gottfried Heinzerling tidligere på dagen, etter et møte med Samferdselsdepartementet, kom fram til at han ville droppe punktet om å utrede rushtidsavgift i søknaden, brydde stavangerpolitikere seg ikke om. –Det er vi politikerne som bestemmer, sa Erlend Jordal (H).

Ordføreren var frustrert over Samferdselsdepartementet:

–Det hersker mye usikkerhet om hva disse belønningsordningene og bypakkene fra staten skal være. Den litt kaotiske tilstanden som er nå, er ikke god for alle parter. Jeg tror faktisk ikke staten har helt klart for seg hvordan det skal være, heller ikke fylkeskommunen. Framover vil jeg ha det skriftlig fra Samferdselsdepartementet, ikke via sms og telefonsamtaler, sa hun.

## –Drøyt av Borgli

Ordføreren var også opprørt over Sandnes-varaordfører Pål Morten Borgli (Frp) sine uttalelser til Aftenbladet.no i går. Her sier Borgli at Sagen Helgø i møtet med Arnstad i februar sa at hun var villig til å gjøre det som måtte til for å få belønningsmidler. Borgli sier han oppfattet det som om hun var villig til å innføre rushtidsavgift på 50 kroner.

–Det er for drøyt. Det har jeg aldri sagt, sa Sagen Helgø.

–Det jeg sa, var at jeg var villig til å strekke meg langt for å få en bybane, la hun til.

–I dag har vi 20 kroner i bompenger. Skal rushtidsav-

gift virke, må det være mer. Er det 10 kroner mer, 20 kroner mer eller 30? Da er det 50 kroner, sa Leif Arne Moi Nilsen (Frp) som mente rushtidsavgift er «den mest usosiale avgiften som finnes».

–At vi vil ha rushtidsavgift på 50 kroner, er blank løgn. Nå er det på tide at Frp slutter å snakke om det, sa Erlend Jordal (H). Marcela Molina (SV) mente det skadet debatten at Frp underslår at det er stor forskjell mellom å utrede rushtidsavgift og å gå inn for å innføre det. Hun mente Frp drev med skremselspropaganda.

## Buss-sukkerbit

–Flertallspolitikere velger å straffe folk, bruke piskene, i stedet for det som vi vil, nemlig bruke sukkerbiten, sa Moi Nilsen og fremmet følgende forslag for å øke antall kollektivreise på vegne av Frp, Ap og Pp:

«Kommunen skal utrede og iverksette et høyt frekvensnivå på rutetilbudet til bydelene. Her skal prinsippene fra «Hundvågpakken» benyttes.» Kort fortalt var prinsippene å prioritere områder med et stort passasjergrunnlag, ha en enkel og lettfattelig rutestruktur og avganger hvert femte minutt.

## «Usolidarisk»

–Hvis vi skal ha busspakker i hver bydel som vil koste vel hundre millioner kroner på å drifte, hva blir det da igjen til bussdrift i nabokommunene? Vi kan ikke bare tenke på Stavanger. Det er usolidarisk. Dere kan komme med så mange busspakker dere vil, men det vi trenger nå, er å bygge flere kollektivfelt slik at buskene kommer fram. Det er det vi først og fremst vil bruke belønningsmidlene til, sa Erlend Jordal (H).

Fleire av representantene fra flertallet påpekte at økt bus-frekvens/bedre busstilbud ligger inne som tiltak i søknaden om belønningsordninger:

–Det ligger plenty av sukkerbiter i vår søknad, som Eli Aga (H) sa det.

MARGUNN UELAND

margunn.ueland@aftenbladet.no

## Ansvar er lokalt

**S**Å er svartepespelet i gang.

Rushtidsavgift er upopulært. Derfor skuldar Stavangerordfører Christine Sagen Helgø (H) og fylkesordfører Janne Johnsen (H) på at det er Samferdselsdepartementet som presser dei til å innføre det. Samferdselsminister Marit Arnstad (Sp) seier på si side at ho ikkje vil leggja seg opp i kva regionen konkret vil gjera for å få ned biltrafikken. Og over dei alle svevar Pål Morten Borgli (Frp) som ein hauk, klar til å slå ned på ei god valkamp.

Dette er dessverre ikkje uventa. Striden er ein ny illustrasjon på kor vanskeleg denne regionen har for å ta inn over seg realitetane både i klima- og transportpolitikken.

**FOR DET FØRSTE:** Alle partia på Stortinget, minus Frp, har inngått eit klimaforlik. Der heiter det blant anna at all vekst i transporten i storbyområda skal tas med kollektive transportmiddel, sykkel eller gange. Det er eigentleg berre det Arnstad minner om når ho bed regionen planleggja for nullvekst i biltrafikken.

**FOR DET ANDRE:** Eit utval i Høgre, med Janne Johnsen som medlem, lanserte i 2011 innstillinga «Levende byer» om ein ny transportpolitikk for storbyane. Ein del av Høgres visjon for 2030 er at «de fleste personreiser foretas med kollektive transporttilbud, til fots og på sykkel.» Dette er altså målsettingane som både sentrale og lokale Høgre-politikarar har forplikta seg på. Men har dei forstått kva det vil innebera?

**NORD-JÆREN** er Norges mest bildominerte storbyregion. 69 prosent av dei daglege reisene skjer med bil, 9 prosent med kollektivtransport.

Samtidig får den sterke veksten i regionen naturlegvis også følgjer for transportbehovet. Dei komande 30 åra vil talet på reiser auka med 40 prosent. Det betyr at dei daglege turane med buss, bane, sykkel og foter må auka frå 310.000 i dag til 720.000 i 2043, mens biltrafikken må stå stille. Då

blir også Høgres visjon oppfylt, reint bortsett frå at Janne Johnsen & Co. vil nå dit alt i 2030.

Men den slags mål er som kjent lettare å skriva på papir enn å oppfylla i praksis. Og for dei som trur at eit forbetra kollektivtilbud vil gjera susen aleine, er det nødvendig å minna om at Sintef konkluderte med at bybane eller bussveg isolert ville ta unna 1 – éin – prosent av den samla trafikken i 2043.

## DET ER ALTSÅ FORMIDABLE

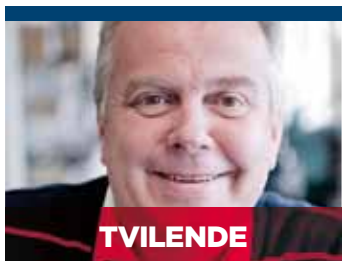
utfordringar som har bygt seg opp i regionen, og for å løysa dei, trengst det både pisk og gulrot. Det såg ordførarane i Stavanger, Sandnes og Sola så seint som i januar i år. Då skreiv Christine Sagen Helgø, Stanley Wirak og Ole Ueland brev til Marit Arnstad og lova «trafikkregulerande tiltak» – inkludert rushtidsavgift – for å få del i dei statlege millionane til kollektivtiltak.

Nå seier både Helgø og Johnsen at såkalla «tidsdifferensierte bompengar» – les: rushtidsavgift – skal utgreiast i samband med Jærenpakke 2. Då kan det tidlegast gjennomførast i 2016. I mellomtida er det nytt kommuneval. Det blir ingen premie til den som spår at Høgre lokalt vil få eit kjemperepress frå Frp i denne saka.

**HØGRE LOKALT** har lett for å ty til det gamle trikset med å skulda på dei raud-grøne i Oslo. Men dei kan ikkje fri seg frå ansvaret for situasjonen regionen er i. Og i 2015 er sjansane store for at me har ei Erna-regjering. Kanskje er det best å bita i det sure eplet like godt først som sist?



KOMMENTAR  
**TOM HETLAND**  
tom.hetland@aftenbladet.no



**TVILENDE**

”Tror dere at det vil trigge at dere får penger bare å «vurdere» det.”

Leif Arne Moi Nilsen (Frp)



**STOR VILJE**

”Vi er villige til å gjøre mye for å få belønningsmidler.”

Eli Aga (H)

Denne uke

**STEMOR** 10 pk. = 10,-  
Max 4 brett pr. kunde

**OPAL PLOMETRE**  
**LYNG**  
**MUSKARI**

**1/2 pris**  
Tilbudene gjelder så lenge beholdningen rekker.

**2-3 m høy**  
**Thuja 0.**  
Brabant

**198**

NÅ også stort ryddesalg (billig)

**HÅLAND HAGESENTER**  
STOKKA - STAVANGER  
Åpent 9-21 - Lørd. 9-18 - Sønd. 12-18

# Trafikkproblemer Finansiering



1



2



3



4

1. Fylkesordfører Janne Johnsen (H) sammen med tidligere fylkesordfører Roald Bergsaker på Forumøtet. Bak til høyre står ordfører Ole Ueland (H) i Sola. 2. Nå har Stavanger en unik mulighet til å lage et godt transportsystem der Forus godt kan være sentrum, sa professor Frank Aarebrot. 3. Christine Sagen Helgø mener en rushtidsavgift på 20 kroner, som Trondheim har, ikke vil ha den rette effekten i oljefylket Rogaland. 4. Direktør Helle Juul i Juul/Frost Arkitekter diskuterer nye Forus med Arild Tvedt fra Tvedtsenteret. ALLE FOTO: MARIE VON KROGH

## Slakter bilbyen Stavanger

► **Professor Frank Aarebrot** åpnet Forumøtet i går med ramsalt kritikk av Stavanger-regionens trafikkplanlegging. Men han advarer mot å satse på kollektivtrafikk på skinner, slik som i Bergen.

### FORUS

– Stavangers infrastrukturplanlegging til nå er jeg ikke imponert av. All trafikk skal gå forbi Rogaland Teater. Motorveien stopper i en rundkjøring, og trafikken fra øyene kommer rett inn i dette. Stavanger er et skrekkens eksempel på hvordan en ikke skal bygge infrastruktur, sa Aarebrot og høstet mye latter.

200 påmeldte deltakere var ny rekord. De ventet forventningsfullt på flere kraftsalver fra den frittalende bergenseren.

Frank Aarebrot, professor i sammenliknende politikk ved Universitetet i Bergen, var hyret inn for å se Forus utenfra med et kritisk, konstruktivt blikk. Blant tilhørerne var lokale ordførere, fylkesordfører og sentrale stortingsrepresentanter fra Rogaland, i tillegg til næringslivet.

### – Bergen er ikke et forbilde

Så hva er den fornuftige veien videre for Stavanger-regionen?

– Jeg tror debatten er i ferd med å utvikle seg i fornuftig retning som

følge av debatten som har vært om bybane og bussvei. Det er fornuftig å tenke helhetlig og planlegge infrastruktur. Da legger en føringer for videre utvikling i regionen, sa Aarebrot.

Men sin egen hjemby er han ikke imponert av.

– Ikke vær så dumme som Bergen og tenk skinner. Skinner er ikke mindre forurensende, og det er ikke behov for skinner for å frakte passasjerer. Skinner er manglende fleksibilitet. Jeg er for at bybanen i Bergen går på elektrisitet, men det kan bussen og.

Professoren hevder at bybanen ikke har tilført Bergen noe positivt.

### – Bybanen en katastrofe

– Bybanen er etter min mening en katastrofe. Feilen i planleggingsfasen var kun å besøke byer i Europa med bybane. Som en roper, får en svar. Svaret ble bybane, sa Aarebrot.

Han mener folk flest ikke kjører bil for å være vanskelige, men fordi

de må. De skal levere barn i barnehagen, handle og gå på jobb.

– De unge i miljøvernbevegelsen tror folk kun reiser fra A til B, men det gjør de ikke. I Bergen har biltrafikken inn til byen økt, og de som tar bybanen, er de samme som før tok bussen. Dere må for Guds skyld ikke planlegge et kollektivsystem der folk må skifte transportmiddel, mener Aarebrot.

### Ilter fylkesordfører

Opptakten til Forumøtet var debatten om rushtidsavgift og regionens søknad til samferdselsdepartementet om en fireårig avtale om belønningsmidler for å kutte i biltrafikken. For Stavanger-regionen kan det dreie seg om 300 millioner kroner i året.

Fylkesordfører Janne Johnsen (H) ba stortingspolitikere som var på Forumøtet, kaste seg inn i kampen. Hun var oppgitt over det hun mener er en oppfatning i Oslo om at Stavanger-regionen er handlingslammet.

### Forumøtet 2013

► Arrangeres av Næringsforeningen i Stavanger-regionen ved Ressursgruppen for Forus og Forus Næringspark.

– Det kan høres ut som om vi ikke gjør en prikk lokalt. Dere er våre fremste politikere i Oslo. Hva vil dere gjøre? Og da mener jeg før valget. Om vi får kollektivmidler, avgjøres før sommeren, sa en kampklar fylkesordfører til Tore Nordtun (Ap), Solveig Horne (Frp) og Siri Meling (H).

### Bybanehåpet lever

– Den ballen skal vi ta med en gang. Vi skal jobbe maksimalt opp mot den politiske ledelsen i Samferdselsdepartementet, lovet Ap-representanten Nordtun.

– Jeg håper vi kan få en samling i bønn lokalt og en felles retning i denne saken, sa Siri Meling. Hun la ikke skjul på at hun ikke har gravlagt bybanen.

– Vi er noen som håper på et regjeringsskifte som kan gi andre føringer, sa Meling (H) og provoserte Høyres mulige samarbeidspartner etter valget.

– Med Frp i regjering blir det ingen bybane på Nord-Jæren, bare så det er sagt, parerte Frp-eren Horne.

ELISABETH SEGLEM

elisabeth.seglem@aftenbladet.no

# Lavere bompenge belønnes i Trondheim

► Bilistene på Nord-Jæren betaler 20 kroner i bommene døgnet rundt. **I Trondheim betaler de 20 i rushtiden og 10 kroner ellers.** Likevel er det bare Trondheim som belønnes av staten.

STAVANGER

Mens trøndernes hovedstad blir tilgodesett med flere hundre millioner i statlige belønningssmidler til kollektivtrafikken, har Nord-Jæren hittil stått tomhendt tilbake.

Begrunnelsen fra statlige myndigheter er blant annet at Trondheim har innført rushtidsavgift, noe Nord-Jæren ikke har. Men en gjennomgang Aftenbladet har foretatt, viser at bilistene i Trondheim slipper billigere i bomringen enn bilistene på Nord-Jæren.

For på Nord-Jæren må de ut med 20 kroner døgnet rundt ved passering av bomringen, mens lastebiler må betale 50 kroner. I Trondheim må de punge ut med 20 kroner bare i timene med rushtid morgen

og ettermiddag, mens det er 10 kroner i bompenge ellers i døgnet. Lastebiler slipper med 40 kroner i rushtiden, 20 kroner utenom rushtiden.

## Urettferdig

– Trønderne har nok vært flinkere til å selge sitt opplegg inn til departementet, sier samferdsels sjef i Rogaland, Gottfried Heinzerling til Aftenbladet.

– Dette er en urettferdighet som Samferdselsdepartementet er klar over, og som de nå forsøker å rette opp i ved ikke lenger å kreve rushtidsavgift. Nå fokuseres det heller på virkningen, og så kan virkemidlene avgjøres lokalt. Det vil ikke departementet legge seg oppi, sier Heinzerling.

– Men har rushtidsavgiften i

Trondheim virket for å begrense biltrafikken?

– Det er vanskelig å si, de har i alle fall fått godkjent tiltaket som et virkemiddel, svarer han.

## Nord-Jæren hadde også

Også Nord-Jæren hadde rushtidsavgift da bomringen på Nord-Jæren ble opprettet i 2001. Da kostet det 10 kroner i rushtiden og 5 kroner ellers å passere bomstasjonene. Men dette ble senere avløst av en flat avgift hele døgnet.

– Hensynet til inntektene fra bomstasjonene spilte nok en større rolle enn miljøeffekten da ordningen ble lagt om, legger Heinzerling til.

Høyre har hittil vært i mot rushtidsavgift, men da forhandlingene om bybanen var

i innspurten i fylkestinget i fjor høst tilbød likevel ordførerne på Nord-Jæren seg å gå for rushtidsavgift hvis Ap ville støtte en bybane.

– Det skjedde ikke, og det er nok vanskeligere å få kommunene med på dette nå siden en løsning med bussvei ikke var den vi ba om, sier Sola-ordfører Ole Ueland.

## Bompenge økes, uansett

Dagens bompengeordning er godkjent av Stortinget fram til 2016. Da må den avløses av en ny, den såkalte Jærenpakke 2. Da er det også politisk enighet om at det må flere bomstasjoner til, blant annet på Forus, for å få en rettferdig ordning hvor flest mulig bilister betaler.

Da ligger det også an til en

betydelig økning i inntektene til bompengeselskapet. Gottfried Heinzerling mener det fort kan dreie seg om over 1 milliard kroner i året, en dobling i forhold til i dag når bomringen årlig drar inn 530 millioner kroner. De økte inntektene kan brukes til å bygge ut veinettet, kollektivtilbudet og gang- og sykkelveier.

RUNE NEDREBØ

**Da ligger det også an til en betydelig økning i inntektene til bompengeselskapet. Gottfried Heinzerling mener det fort kan dreie seg om over 1 milliard kroner i året.**

## Vegvesenet får tegne på firefelts Tananger-vei

SOLA

**Det er stor tilfredshet både i Sola kommune og Risavika havn etter at det nå er klart at planleggingen av hele Transportkorridor vest kan gå som planlagt.**

– Vi vil ikke motsette oss det. Tvert i mot er det i tråd med vårt ønske om å planlegge veistrekninger mest mulig sammenhengende, sier statssekretær i Samferdselsdepartementet, Geir Pollestad, til Aftenbladet.

Skuffelsen var stor lokalt i kjølvannet av regjeringens forslag til Nasjonal transportplan,

da bare halve Transportkorridor vest fra flyplassen til Risavika var nevnt. På forhånd var det samlet inn 15 millioner kroner fra lokale bedrifter for å planlegge utbygging av hele strekningen like til Harestad i Randaberg, inklusiv ny bru over Hafrsfjord.

Ifølge Pollestad vil staten heller ikke legge seg opp i om utbyggingen finansieres for eksempel med bompenge. – Dette er veldig gode nyheter, sier Sola-ordfører Ole Ueland, som mener påtrykk lokalt har gitt gjennomslag.

RUNE NEDREBØ

rune.nedrebo@aftenbladet.no



For halvannet år siden gikk næringsliv og politikere sammen for å få firefelts vei fra Sømmevågen i Sola til Kvernevik sør. Her er Jostein Soland, til venstre, David Ottesen, Janne Johnsen (H) og Ole Ueland (H) samstemte.

FOTO: JON INGEMUNDSEN

30%



PÅ ALLE  
LAMPER

Gjelder ikke Herstal





CHRISTIANIA  
BELYSNING

TASTA SENTER 51 54 41 30