



Innst. 358 S

(2012–2013)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:80 S (2012–2013)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Jensen, Bård Hoksrud, Arne Sortevik, Åse Michaelsen, Solveig Horne, Gjermund Hagesæter, Åge Starheim, Harald T. Nesvik og Per Sandberg om bygging av ferjefri E39 basert på prosjektfinsiering og prosjektorganisering

Til Stortinget

Sammendrag

I representantforslaget fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen godkjenne bygging av prosjekt ferjefri E39 slik det er beskrevet i hovedrapport datert desember 2012. Det gjøres utenfor rammen av ny Nasjonal transportplan 2014–2023 og med avklart, forutsigbar, langsiktig, statlig finansiering til prosjektet.
2. Stortinget ber regjeringen sørge for prosjektorganisering av prosjekt ferjefri E39 slik det er beskrevet i hovedrapport datert desember 2012, gjennom etablering av et eget selskap.
3. Stortinget ber regjeringen legge til grunn prosjektoppstart i 2013 og et mål for ferdigstilling på 15 år.
4. Stortinget ber regjeringen legge til grunn at linjevalg for ferjefri fjordkryssing ivaretar prosjektets hovedmål om redusert transporttid og samtidig gir størst effekt på regionale arbeidsmarkedsregioner.
5. Stortinget ber regjeringen legge til grunn bruk av statlige reguleringsplaner for å redusere plan-

leggingstid og sørge for at det gjennomføres anbudsrunder med bred deltagelse fra store internasjonale anleggsfirma.

6. Stortinget ber regjeringen legge til grunn årlig rapportering til Stortinget om fremdrift; første gang om oppstart, finansiering og organisering.»

Det vises til dokumentet for nærmere begrunnelse av forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiter, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Trond Helleland, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til representantforslaget og til vedlagte uttalelse, datert 6. mai 2013, fra Samferdselsdepartementet v/statsråden i saken.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser for øvrig til behandlingen av Prop. 117 S (2012–2013), jf. Innst. 282 S (2012–2013), og videre til behandlingen av Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023. Flertallet foreslår at dokumentet vedlegges protokollen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil peke på at Ferjefri E39 er et viktig og lønnsomt prosjekt og er nok det største samferdselsprosjektet i nyere tid. Gardermobanen inklusive togsett kostet 10 mrd. kroner å bygge. Utbyggingen pågikk i 5 år, fra 1994 til 1999.

Disse medlemmer viser til at prosjektgruppen i Statens vegvesen har anslått utbygging av ferjefri E39 til ca. 120 mrd. kroner.

Disse medlemmer vil videre vise til at når prosjektet vil gi trafikantene langs E39 redusert reisetid med rundt 7 timer, vil de reduserte tids- og kjørekostnadene bli mellom 4 og 6 mrd. kroner pr. år. I et tidsperspektiv på 40 år er dette alene nok til å forsvare en slik investering. Disse medlemmer minner om at levetid er langt mer enn 40 år, og at en omfattende tilleggseffekt er effekten av forsterkede arbeidsmarkedsregioner langs en oppgradert og ferjefri E39. Disse medlemmer peker også på de store miljøeffektene av kortere transporttid på moderne vei. Ferjefri E39 er derfor også et viktig miljøprosjekt.

Disse medlemmer mener nasjonen Norge må gripe de store nasjonale gevinstene som ligger i dette viktige prosjektet. Disse medlemmer mener det bør gjøres ved at prosjektet finansieres og organiseres som et eget prosjekt og utenfor statsbudsjettet.

Disse medlemmer vil peke på at i årene som er gått fra Gardermobanen ble ferdigstilt, er Norge blitt en rik oljenasjon. Samtidig er de samferdselsmessige utfordringene blitt både tydeligere og større når det gjelder særlig på vei. Norge trenger en betydelig oppgradering av det nasjonale og det fylkesvisveinettet. At oljefondet nå har passert 4 000 mrd. kroner og at avkastningen fortsatt er god, illustrerer at Norge har økonomi til å modernisere egen infrastruktur basert på statlig finansiering. Men kobling av nødvendige og lønnsomme investeringer av norsk finanskapital i norsk realkapital krever nye løsninger både finansielt og organisatorisk løsninger utenfor rammen av årlig statsbudsjett og etablerte etater.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag;

- «1. Stortinget ber regjeringen godkjenne bygging av prosjekt ferjefri E39 slik det er beskrevet i hovedrapport datert desember 2012. Det gjøres utenfor rammen av ny Nasjonal transportplan 2014–2023 og med avklart, forutsigbar, langsiktig, statlig finansiering til prosjektet.
2. Stortinget ber regjeringen sørge for prosjektorganisering av prosjekt ferjefri E39 slik det er beskrevet i hovedrapport datert desember 2012, gjennom etablering av et eget selskap.

3. Stortinget ber regjeringen legge til grunn prosjektoppstart i 2013 og et mål for ferdigstilling på 15 år.
4. Stortinget ber regjeringen legge til grunn at linjevalg for ferjefri fjordkryssing ivaretar prosjektets hovedmål om redusert transporttid og samtidig gir størst effekt på regionale arbeidsmarkedsregioner.
5. Stortinget ber regjeringen legge til grunn bruk av statlige reguleringsplaner for å redusere planleggingstid og sørge for at det gjennomføres anbudsrunder med bred deltagelse fra store internasjonale anleggsfirma.
6. Stortinget ber regjeringen legge til grunn årlig rapportering til Stortinget om fremdrift; første gang om oppstart, finansiering og organisering.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

1. Stortinget ber regjeringen godkjenne bygging av prosjekt ferjefri E39 slik det er beskrevet i hovedrapport datert desember 2012. Det gjøres utenfor rammen av ny Nasjonal transportplan 2014–2023 og med avklart, forutsigbar, langsiktig, statlig finansiering til prosjektet.
2. Stortinget ber regjeringen sørge for prosjektorganisering av prosjekt ferjefri E39 slik det er beskrevet i hovedrapport datert desember 2012, gjennom etablering av et eget selskap.
3. Stortinget ber regjeringen legge til grunn prosjektoppstart i 2013 og et mål for ferdigstilling på 15 år.
4. Stortinget ber regjeringen legge til grunn at linjevalg for ferjefri fjordkryssing ivaretar prosjektets hovedmål om redusert transporttid og samtidig gir størst effekt på regionale arbeidsmarkedsregioner.
5. Stortinget ber regjeringen legge til grunn bruk av statlige reguleringsplaner for å redusere planleggingstid og sørge for at det gjennomføres anbudsrunder med bred deltagelse fra store internasjonale anleggsfirma.
6. Stortinget ber regjeringen legge til grunn årlig rapportering til Stortinget om fremdrift; første gang om oppstart, finansiering og organisering.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti.

Komiteen viser til representantforslaget og merknadene og rå Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Dokument 8:80 S (2012–2013) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Jensen, Bård Hoksrud, Arne Sortevik, Åse Michaelsen, Solveig Horne, Gjermund Hagesæter, Åge Starheim, Harald T. Nesvik og Per Sandberg om bygging av ferjefri E39 basert på prosjektfinansiering og prosjektorganisering – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 28. mai 2013

Knut Arild Hareide

leder

Anne Marit Bjørnflaten

ordfører

Vedlegg**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden
til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 6. mai 2013****Uttalelse fra samferdselsministeren til
Dokument 8:80 S (2012—2013)**

Jeg viser til brev fra Transport- og kommunikasjonskomiteen av 12. april 2013 der det bes om uttalelse til Dokument 8:80 S (2012-2013).

Regjeringen la 12. april 2013 frem Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 for Stortinget.

Det framgår av stortingsmeldingen at regjeringen har som ambisjon å binde Vestlandet sammen gjennom en opprustet og ferjefri E39. Regjeringen legger i utgangspunktet til grunn at videre planlegging skal ta sikte på ferdigstilling av en ferjefri E39 i løpet av en tjueårsperiode. Jf. kap. 4.2.2.

I perioden 2014-2023 legges det opp til oppstart av en rekke prosjekter på E39, og til planlegging av andre. På Vestlandet vil det bli fokusert på streknin-ger mellom fjord- kryssingene i tillegg til bygging av fergeavløsningsprosjektet Rogfast.

I NTP varsles det behov for å komme tilbake til hvordan ambisjonen skal følges opp i senere NTP. Det varsles videre i NTP at etter avklart KVV/KS1 kan planlegging etter plan- og bygningsloven begynne. I løpet av 2013 vil endelig rapport om prosjektet ferjefri E39 bli levert. Dette vil være et viktig grunnlagsdokument for videre arbeid.

Regjeringen legger i Nasjonal transportplan opp til at det etableres en ny ordning for særskilt prioriter-te prosjekt, jf. kap. 6.2.1

For de utvalgte «særskilt prioriterte prosjekter» vil Stortinget samtidig med forslaget til oppstartbevilgning, bli invitert til å fatte et romertallsvedtak (II) for når prosjektene forventes å stå ferdig. I Prop 1 for angjeldende år vil det bli redegjort for antatt behov for bevilgninger til prosjektene per år i utbyggings-fasen. Ved å fastsette en indikativ sluttdato for pro-sjektene ved oppstart, legges det sterkere føringer for oppfølgingen i de årlige budsjettene, uten å gå veien om låneordninger, OPS og/eller dannelse av selskap.

Ved Regjeringens forslag til Stortinget om start-bevilgning til «særskilt prioriterte prosjekter», vil Stortinget bli forelagt kostnads-/styringsramme for prosjektene sammen med invitasjonen til å gjøre et romertallsvedtak (II) om indikativ sluttdato. Til sammen vil dette gi etatene, SVV og JBV, anledning til å inngå forpliktende kontrakter på forestående ar-beider som sikrer rasjonell framdrift på de aktuelle prosjektene.

Konkrete prosjekt på E39 vil vurderes som sær-skilt prioriterte prosjekt.