



## STORTINGET

# Innst. 45 S

(2018–2019)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:23 S (2018–2019)

---

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Audun Lysbakken, Solfrid Lerbrekk og Lars Haltbrekken om å utrede autonome ferger som selvstendig alternativ langs ny og utbedret E39**

---

Til Stortinget

### Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen straks sørge for at nye, utslippsfrie og autonome ferger tas med som et selvstendig alternativ når det planlegges Fergefri E39, på lik linje med tunneler og broer. Relevante faktorer for valg av løsning til framtidig E39 bør være miljøhensyn, pris, kapasitet, fleksibilitet og samfunnsøkonomisk nytte.»

### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Dagfinn Henrik Olsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til at det i mandatet om utredning

av Fergefri E39 ikke er innbefattet mulige autonome ferger til disse fjordkryssningene. Komiteen merker seg den teknologiske utviklingen og muligheten for miljøgevinster. Videre merker komiteen seg muligheten for innovasjon og næringsutvikling for norsk næringsliv.

Komiteen merker seg videre at samferdselsminister Jon Georg Dale på et skriftlig spørsmål (Dokument 15:2285 (2017–2018)) svarer at:

«Samferdselsdepartementet vil sørge for å halde framdrift i arbeidet med å leggje til rette for ein utbetra og ferjefri E39. Sidan tidsperspektivet er langt, er det naturleg at vi heile tida vurderer om ny teknologi fører til behov for å vurdere nye løysningar, eventuelt om ein i ein periode fram mot ferjefri veg kan utvikle ferjetilbodet Statens vegvesen følgjer den teknologiske utviklinga for elektriske og autonome ferjer tett. Samstundes med innføringa av null- og lågutsleppsteknologi i ferjedrifta ser vi at det i stadig fleire samband blir innført system for at ferjene skal krysse fjordane automatisk. I tillegg blir det arbeidd med system for at ferjene kan leggje til og frå kai automatisk. I sambandet Moss-Horten har til dømes ferjeselskapet inngått avtale med ein leverandør med mål om å utvikle eit system som automatiserer overfarten i sambandet, og tek ferjene til og frå kai. Som ein stor innkjøpar av ferjetenester har Statens vegvesen også verkemidlar som kan gjere det mogeleg med ei utvikling på området, både når det gjeld teknologi og regelverk.»

Komiteen merker seg at det fremmes forslag om at autonome ferger også må tas med i vurderingene for dette store prosjektet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, viser til arbeidet som er og blir gjort for en utbedret og fergefri E39 fra Kristi-

ansand til Trondheim. På denne strekningen er det mange prosjekter som allerede er igangsatt, eller som vil bli det, i tråd med Nasjonal transportplan 2018–2029. Flertallet viser til at det både er prosjekter mellom fergestrekningene og viktige fjordkryssinger som Rogfast, Hordfast og Møreaksen.

Flertallet stiller seg positivt til å ta i bruk ny teknologi der det er hensiktsmessig. Ny teknologi har ført til at nærmere 70 ferger med lav- og nullutslippsteknologi vil bli tatt i bruk i løpet av de neste 2–3 årene. Norge er et foregangsland i innfasingen av mer miljøvennlig teknologi på fergene, noe som også har stor overføringsverdi til maritim sektor for øvrig og bidrar til nye og spennende arbeidsplasser. Flertallet har store forventninger til utviklingen av autonome løsninger for ferger og skipsfarten og vil bidra til rammebetingelser som støtter opp om dette utviklingsarbeidet.

Flertallet viser til at prosjektet «Opprustet og fergefri E39» handler om både å ruste opp infrastrukturen mellom fergestrekningene, men ikke minst etablering av fergefrie løsninger der dette gir et bedre tilbud til innbyggerne. De prosjektene som er tatt inn i Nasjonal transportplan 2018–2029, bidrar til å redusere reisetiden vesentlig og vil styrke viktige bo- og verdiskapingsregioner på Vestlandet. Flertallet viser til at dette er den viktigste effekten av en fergefri E39, og at det vil bidra til å styrke konkurransevnen for viktige eksportnæringer både i et regionalt, nasjonalt og internasjonalt perspektiv.

Flertallet merker seg at forslagsstillerne mener at autonome ferger kan være et alternativ til fergefrie løsninger i form av broer og tunneler. Flertallet viser til at fergefrie løsninger på E39 er valgt fordi det gir betydelig innkorting av reisetiden, og at det ikke vil være mulig å oppnå den samme reisetidsgevinsten ved bruk av ferger. Ferger representerer også en betydelig innskrenking av åpningstiden og legger store begrensninger på folks mobilitet og utviklingen av attraktive bo- og arbeidsmarkedsregioner langs kysten. Flertallet er av den oppfatning at de fergeavløsningsprosjektene på E39 som allerede er prioritert i Nasjonal transportplan, er gode eksempler på den nytten fergefrie samband vil ha i å utvikle allerede sterke verdiskapingsregioner mellom Bergen og Stavanger og på Nordvestlandet.

Flertallet vil, i likhet med som Samferdselsdepartementet, følge utviklingen av autonome løsninger tett og ta det med i vurderingen når nye fergesamband skal lyses ut. Flertallet merker seg at dette foreløpig er på utprøvningsstadiet, men at det på sikt kan bidra til å bedre tilbudet på fergestrekninger der det ikke er hensiktsmessig eller gir tilstrekkelig samfunnsnytte å erstatte ferge med fast samband.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at kostnadene for brokryssinger og

undersjøiske tunneler i prosjektet Fergefri E39 er estimert til i underkant av 200 mrd. kroner. I tillegg kommer store årlige vedlikeholdskostnader som dreier seg om rundt 8 mill. kroner pr. km i året for en motorvei i tunnel under sjøen. Vedlikehold av tunnelen i Rogfast vil da komme på rundt 214 mill. kroner i året.

Dette medlem merker seg at det legges store økonomiske og menneskelige ressurser inn på å planlegge de mest krevende fjordkryssingene. Dette medlem merker seg at mandatet for planleggingen ikke innbefatter mulige autonome fergeløsninger. Dette medlem finner dette underlig siden den teknologiske utviklingen på dette feltet skjer i kvantesprang. Norsk maritim industri er dessuten langt framme i denne utviklingen. Det er nok å nevne det store containerskipet Yara Birkeland, som skal være i drift mellom Grenland og Larvik fra februar 2020.

Dette medlem viser til at interessen for autonome skip er sterkt økende, og både industri og forskning sier at dette kan bli den neste revolusjonen innen sjøfart. Autonome og samtidig utslippsfrie skip og ferger vil gi store miljøgevinster og helt nye forretningsmuligheter for verft, utstysindustri og redere. Dette medlem viser til at de er mindre kostbare i drift, de krever høyteknologisk kompetanse og nye og tettere samarbeidsformer mellom aktørene. Dette gir den norske maritime klyngen en enestående mulighet til å ta en internasjonalt ledende rolle i utvikling og kommersialisering av disse ideene.

Dette medlem merker seg at transportstrategisk leder i SINTEF, Beate Kvamstad-Lervold, uttaler til NRK at autonome ferger bør utredes som alternativ til broer og tunneler langs E39. Hun uttalte at:

«Det er viktig i alle store transportprosjekter å vurdere hva ny teknologi kan bety. Vi mener autonome ferger bør tas med i utredningsarbeidet.»

Dette medlem merker seg svar på skriftlig spørsmål (Dokument 15:2285 (2017–2018)) fra samferdselsminister Jon Georg Dale 25. september 2018, der han svarer bekreftende på de store mulighetene autonome ferger generelt kan gi:

«Samferdselsdepartementet vil sørge for å halde framdrift i arbeidet med å legge til rette for ein utbetra og ferjefri E39. Sidan tidsperspektivet er langt, er det naturleg at vi heile tida vurderer om ny teknologi fører til behov for å vurdere nye løysningar, eventuelt om ein i ein periode fram mot ferjefri veg kan utvikle ferjetilbodet Statens vegvesen følgjer den teknologiske utviklinga for elektriske og autonome ferjer tett. Samstundes med innføringa av null- og lågutsleppsteknologi i ferjedrifta ser vi at det i stadig fleire samband blir innført system for at ferjene skal krysse fjordane automatisk. I tillegg blir det arbeidd med system for at ferjene kan leggje til og frå kai automatisk. I sambandet Moss-Horten har til dømes ferjeselskapet inngått avtale med ein leverandør med mål om å utvikle eit system som automatiserer

overfarten i sambandet, og tek ferjene til og frå kai. Som ein stor innkjøpar av ferjetenester har Statens vegvesen også verkemidlar som kan gjere det mogeleg med ei utvikling på området, både når det gjeld teknologi og regelverk.

I framtida kan vi kanskje sjå for oss ein situasjon der store ferjer som følgjer ein rutetabell kan bli erstatta med fleire små, autonome ferjer som går når det er behov for det.»

Dette medlem vil derfor be regjeringen om å inkludere utslippsfrie og autonome ferger som et selvstendig alternativ i vidare utredningar av utbedringer av E39. Dette medlem understreker at det ikke er nødvendig å være motstander av Fergefri E39 som sådan for å støtte et slikt forslag. Det eneste forslaget innebærer, er å se planlagte broer og tunneler opp mot andre løsningsalternativer som har kommet siden de første vedtakene om visjonene for Fergefri E39 ble gjort.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen straks sørge for at nye, utslippsfrie og autonome ferger tas med som et selvstendig alternativ når det planlegges Fergefri E39, på lik linje med tunneler og broer. Relevante faktorer for valg av løsning til framtidig E39 bør være miljøhensyn, pris, kapasitet, fleksibilitet og samfunnsøkonomisk nytte.»

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

#### Forslag 1

Stortinget ber regjeringen straks sørge for at nye, utslippsfrie og autonome ferger tas med som et selvstendig alternativ når det planlegges Fergefri E39, på lik linje med tunneler og broer. Relevante faktorer for valg av løsning til framtidig E39 bør være miljøhensyn, pris, kapasitet, fleksibilitet og samfunnsøkonomisk nytte.

### Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre.

Komiteen viser til representantforslaget og sine merknader og rår Stortinget til å gjøre følgende

#### vedtak:

Dokument 8:23 S (2018–2019) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Audun Lysbakken, Solfrid Lerbrekke og Lars Haltbrekken om å utrede autonome ferger som selvstendig alternativ langs ny og utbedret E39 – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 13. november 2018

**Helge Orten**

leder

**Øystein Langholm Hansen**

ordfører

## Vedlegg

### Brev frå Samferdselsdepartementet v/statsråd Jon Georg Dale til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 19. oktober 2018

#### Dokument 8:23 (2018-2019) frå representantene Arne Nævra, Audun Lysbakken, Solfrid Lerbrekk og Lars Haltbrekken om å utrede autonome ferjer som sjølvstendige alternativ langs ny og utbedra E39

Eg viser til brev av 10. oktober 2018 om Dokument 8:23 (2018-2019).

Som omtalt i svar på skriftleg spørsmål nr. 2285 (2017-2018), vil Samferdselsdepartementet følgje den teknologiske utviklinga tett. Departementet vil også vurdere om autonome ferjer og omfanget av ferjetilbodet kan bidra til auka nytte for samfunnet. Det skjer mykje spennande utvikling på området. Til dømes skal verdas første autonome containerskip vere klar for drift i 2020. Yara Birkeland skal frakte gjødsel frå Yaras fabrikk på Herøya ved Porsgrunn til utskipingsterminalene i Brevik og Larvik. Erfaringar herfrå kan truleg nyttast i ferjedrifta.

Stortinget har ved behandlinga av Nasjonal transportplan 2018-2029 sett som ambisjon at E39 skal utviklast og gjerast ferjefri på sikt. Statens vegvesen arbeider med å sjå på korleis dette kan gjerast. Ny teknologi vil påverke samferdselssektoren. Førarlaus ferjer er berre eit av fleire døme på at vi står midt i eit teknologisk skifte i transportsektoren. Denne regjeringa har teke fleire initiativ for å få til meir bruk av teknologi i sektoren. Det er lansert ei eiga satsing - Pilot-T - som skal bidra til å testa ut løysingar i praksis. Ordninga administrerast av Forskingsrådet og Innovasjon Norge. Samferdselsdepartementet har også i 2018 hatt ein konkurranse om "Smartare transport i Norge", og der 13 fylkeskommunar/Oslo kommune var med. Møre og Romsdal fylkeskommune var blant dei som blei tildelt midlar for å sjå nærare på persontransport basert på autonome løysingar.

Virksomheitene underlagt Samferdselsdepartementet er i gang med utgreiingar om framtidig teknologi, for å vurdere korleis dette kan påverke sektoren og med tanke på korleis vi kan unngå feilinvesteringar i framtida. Dette skjer som ein del av grunnlagsarbeidet fram mot

Nasjonal transportplan 2022-2033. Itillegg har regjeringa sett ned eit uavhengig ekspertutval som parallelt med dette arbeidet skal sjå på konsekvensane av ny teknologi innan samferdselssektoren og korleis dette bør påverke framtidig planlegging.

Samferdselsdepartementet vil sørge for å halde framdrift i arbeidet med å leggje til rette for ein utbetra og

ferjefri E39. Sidan tidsperspektivet er langt, er det naturleg at vi heile tida vurderer om ny teknologi fører til behov for å vurdere nye løysningar, eventuelt om ein i ein periode fram mot ferjefri veg kan utvikle ferjetilbodet. Statens vegvesen følgjer den teknologiske utviklinga for elektriske og autonome ferjer tett. Samstundes med innføringa av null- og lågutsleppsteknologi i ferjedrifta blir det enkelte stader innført system slik at ferjene kan krysse fjordane og leggje til og frå kai automatisk. I sambandet Moss-Horten har til dømes ferjeselskapet inngått avtale med ein leverandør for å automatisere overfarten og å ta ferjene til og frå kai i sambandet.

På sikt er det venta at større grad av automatisert drift med null- og lågutsleppsløysingar vil kunne redusere kostnadene til ferjedrift og gjere det mogeleg med drift av ferjesambanda med høg frekvens i store delar av døgnet, der store ferjer som følgjer ein rutetabell kan bli erstatta med fleire små og fleksible autonome ferjer som går når dei reisande har behov for det. Statens vegvesen har i samband med arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033 sett i gang ei utgreiing av om høgfrekvente ferjetilbod kan vere med å realisere nokon av dei ønskede effektane av ferjeavløysingsprosjekt, som til dømes utvikling av bu- og arbeidsmarknadsregionar.

Statens vegvesen meiner det er eit stykke fram til at mannskapslaus ferjer kan segle med passasjerar på norske fjordar, mellom anna på grunn av behov for mannskap ved evakuering i ein eventuell naudsituasjon. Det er for eksempel knytt uvisse til om autonom frakt av menneske til sjøs inneber at vi framleis vil ha kostnader knytt til mannskap for å ivareta tryggleik og evakuering ved behov, eller om behovet for mannskap heilt eller delvis fell bort. Nærings- og fiskeridepartementet, med Sjøfartsdirektoratet som underliggende etat, har ansvar for det aktuelle regelverket om mannskap og kompetanse for sjøfolk.

Samferdselsdepartementet vil kontinuerleg vurdere om den teknologiske utviklinga kan bidra med løysingar på delar av E39 og andre ferjesamband som er meir optimale enn faste samband ut frå ei samla vurdering av samfunnsnyttan. Eg meiner likevel at det finst meir naturlege stader også for utprøving av autonome ferjer enn å starte med dei største fjordkryssingane på E39.