



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

*Statsråden*

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref  
20/360-

Dato  
**21 FEB 2020**

**Vurdering av representantforslag 42 S (2019-2020) fra  
stortingsrepresentantene Audun Lysbakken, Arne Nævra, Lars  
Haltbrekken, Kari Elisabeth Kaski og Torgeir Knag Fylkesnes om  
fergealternativ på E39**

Jeg viser til representantforslag sendt til Samferdselsdepartementet 7. februar 2020.

Stortingsrepresentantene fremmer forslag om at regjeringen utreder en løsning med hyppige avganger med nullutslippsferjer som et alternativ til ferjefri kryssing for hver fjordkryssing på E39 og inntil utredning foreligger skal all planlegging av kryssing bero.

**Svar:**

Regjeringen ønsker å bygge ut samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekter som bidrar til robuste bo- og arbeidsmarkeder og understøtter næringslivets behov. Dette er viktige prioriteringskriterier som er satt i oppdraget til transportetatene om prioriteringer til neste Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033.

Statens vegvesen bygger ut og planlegger ferjefrie fjordkryssinger i tråd med prioriteringene i tidligere NTP. Vurdering av eventuell videre utbygging vil skje i forbindelse med NTP 2022-2033. Meldingen er planlagt overlevert til Stortinget i vårsesjonen 2021.

Det pågår arbeid i Statens vegvesen med optimalisering av prosjektene for å redusere kostnader og øke nytten. For fjordkryssingene på E39 vurderes en trinnvis utvikling av kapasiteten, og høyfrekvente ferjer vil være en del av denne vurderingen både som et midlertidig og permanent alternativ. Dette er i tråd med Ekspertutvalgets rapport om Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet sine anbefalinger av investeringer i store infrastrukturprosjekter som vil påvirkes av rask teknologisk endring. Videre vil den teknologiske utviklingen av elektriske og autonome ferjer være en del av vurderingene.

Regjeringen anbefaler at det pågående utrednings- og planleggingsarbeidet videreføres på de prosjektene der dette er startet, fremfor å stanse all planlegging av ferjeavløsningsprosjekter.

Med hilsen



Knut Arild Hareide

**VEDLEGG 2**

Statsråd Knut Arild Hareide  
Samferdselsdepartementet

Vår ref.:  
trh

Deres ref.:

Dato:  
16.03.2020

### Spørsmål 1 til Dok. 8:42 S (2019-2020) om fergealternativ på E39

Jeg viser til Dok. 8:42 S som transport- og kommunikasjonskomiteen har til behandling. Komiteens medlemmer fra Senterpartiet ønsker å stille følgende spørsmål til statsråden:

1. Kan statsråden gi en oversikt over status for planleggingsarbeidet, mulig oppstart regulering og annen relevant informasjon knyttet til dette for de prosjektene som er omtalt i representantforslaget?

Av hensyn til det videre arbeidet med saken ber komiteen om svar fra statsråden innen onsdag 25. mars. Svar sendes [transport-kommunikasjon@stortinget.no](mailto:transport-kommunikasjon@stortinget.no) og [trine.hagen@stortinget.no](mailto:trine.hagen@stortinget.no) .

Med vennlig hilsen

Trine Hagen  
komitesekretær





**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

*Statsråden*

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

20/360-

26. mars 2020

**Svar på spørsmål 1 fra SP til Dok. 8:42 - Fergealternativ på E39**

Jeg viser til brev ev 16. mars 2020 fra Transport- og kommunikasjonskomiteen med spørsmål 1 fra komiteens medlemmer fra Senterpartiet til representantforslag dok 8:42 S (2019-2020) om ferjealternativ på E39.

**Spørsmål 1**

Kan statsråden gi en oversikt over status for planleggingsarbeidet, mulig oppstart regulering og annen relevant informasjon knyttet til dette for de prosjektene som er omtalt i representantforslaget?

**Svar**

Under følger en oversikt fra Statens vegvesen over status for fjordkryssingene på E39 med hensyn til:

- utredninger som gjøres forut for planlegging etter plan- og bygningsloven der planlegging etter plan- og bygningsloven ikke har startet
- planstatus for planlegging etter plan- og bygningsloven
- om planlagt fjordkryssing er basert på kjent teknologi

1) Kryssing av Boknafjorden (ferjeforbindelsen Mortavika - Arsvågen m.fl.)

Det foreligger vedtatt reguleringsplan for undersjøisk tunnel Harestad – Arsvågen, prosjektet E39 Rogfast. Utbygging og finansiering av E39 Rogfast er behandlet i Stortinget i Prop. 105 S (2016 -2017). Bygging er startet med adkomsttunneler både på sør- og nordsiden av fjorden. Ved utlysning av den første store tunnelkontrakten ble konkurransen avlyst. Kostnaden var vesentlig høyere enn forventet. Iht. Prop. 1 S (2019 – 2020) gjøres en bred gjennomgang av prosjektet, der både kostnadsbesparende tiltak, gjennomføringsstrategi og forutsetninger for finansieringsopplegget blir vurdert på nytt. Departementet vil komme

tilbake til Stortinget når det foreligger nærmere avklaringer. Tunnelen er basert på kjent teknologi.

2) Kryssing av Bjørnafjorden (ferjeforbindelsen Halhjem – Sandvikvåg m.fl.)

Statlig kommunedelplan for strekningen Ådland – Svegatjørn ble vedtatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet høsten 2019. Reguleringsplanarbeidet er startet opp i 2020. Det planlegges bru over Bjørnafjorden og Langenuen. Over Langenuen legges det opp til hengebru. Dette er kjent teknologi. Kryssing av Bjørnafjorden på 5500 m er planlagt med bruk av flytebru, og selv om teknologien er kjent, gjør lengden at det drives en betydelig videreutvikling av kjent teknologi.

3) Kryssing av Sognefjorden (ferjeforbindelsen Lavik – Oppedal)

Det er gjennomført konseptvalgutredning (KVU) for kryssing av Sognefjorden. Det er ikke gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS1) og regjeringen har ikke gitt føringer om videre planlegging. Det arbeides for tiden ikke med denne fjordkryssingen i Statens vegvesen.

4) Kryssing av Nordfjorden (ferjeforbindelsen Anda -Lote)

Kommunedelplan med konsekvensutredning for prosjektet E39 Svarstad – Byrkjelo som går gjennom tre kommuner, er utarbeidet og har vært på høring. Planen er vedtatt i to av tre kommuner. I Statens vegvesens svar på oppdrag 1 til NTP 2022 – 2033 til Samferdselsdepartementet er det tilrådd statlig reguleringsplan. Nordfjorden er planlagt krysset med hengebru, og dette er kjent teknologi.

5) Kryssing av Vartdalsfjorden (ferjeforbindelsen Festøya – Solavågen)

Planlegging avventer videre planlegging og beslutning av konsept for kryssing av Sulafjorden (se nedenfor).

6) Kryssing av Sulafjorden (ferjeforbindelsen Hareid – Sulasundet)

Teknisk forprosjekt pågår for å utvikle nytt brukonsept. Planlegging etter plan og bygningsloven kan tidligst starte i 2023.

7) Kryssing av Romsdalsfjorden (ferjeforbindelsen Molde – Vestnes)

Reguleringsplan E39 Vik – Julbøen er vedtatt. Planen innebærer at fjorden krysses med bru og undersjøisk tunnel. Dette er kjent teknologi.

8) E39 Halsafjorden (ferjeforbindelsen Halså – Kanestraum)

Teknisk forprosjekt pågår for å utvikle prosjekteringsgrunnlag. Kjent brukonsept planlegges. Planlegging etter plan og bygningsloven kan starte tidligst fra 2021.

Med hilsen



Knut Arild Hareide

**VEDLEGG 4**

Statsråd Knut Arild Hareide  
Samferdselsdepartementet

Vår ref.:  
trh

Deres ref.:

Dato:  
28.04.2020

## Spørsmål 2 til Dok. 8:42 (2019-2020) om fergealternativ på E39

Jeg viser til representantforslag 42 S fra representantene Audun Lysbakken, Arne Nævra, Lars Haltbrekken, Kari Elisabeth Kaski og Torgeir Knag Fylkesnes, som transport- og kommunikasjonskomiteen har til behandling. Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ønsker i sakens anledning å stille statsråden følgende spørsmål:

2. Fremdriften på fjordkrysningsprosjektene Rogfast, Hordfast og Møreaksen går sakte. Dersom disse prosjektene ikke ferdigstilles i neste NTP-periode, vil det da være tilstrekkelig kapasitet på de respektive fergesambandene til å sørge for en tilfredsstillende trafikkavvikling på de berørte strekningene?

Av hensyn til det videre arbeidet med saken ber komiteen om svar innen mandag 4. mai 2020. Svar sendes [transport-kommunikasjon@stortinget.no](mailto:transport-kommunikasjon@stortinget.no) og [trine.hagen@stortinget.no](mailto:trine.hagen@stortinget.no).

Med vennlig hilsen

Trine Hagen  
komitesekretær





DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

20/360-

8. mai 2020

## **Spørsmål 2 til Dok 8:42 (2019-2020) om fergealternativ på E39**

### **Spørsmål**

Jeg viser til representantforslag 42 S fra representantene Audun Lysbakken, Arne Nævra, Lars Haltbrekken, Kari Elisabeth Kaski og Torgeir Knag Fylkesnes, som transport- og kommunikasjonskomiteen har til behandling.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ønsker i sakens anledning å stille statsråden følgende spørsmål:

2. Fremdriften på fjordkrysningsprosjektene Rogfast, Hordfast og Møreaksen går sakte. Dersom disse prosjektene ikke ferdigstilles i neste NTP-periode, vil det da være tilstrekkelig kapasitet på de respektive fergesambandene til å sørge for en tilfredsstillende trafikkavvikling på de berørte strekningene?

### **Svar**

#### **1. Kort om prosjektene**

Prosjektet Rogfast er prioritert med oppstart i NTP 2018-2029, reguleringsplanene er godkjent og bompengeproposisjonen er behandlet i Stortinget. Dersom forventet kostnad er over kostnadsrammen, må et nytt finansieringsopplegg for prosjektet fremmes for Stortinget for nytt vedtak.

Prosjektet Hordfast (Ådland-Svegatjørn) er prioritert med oppstart i NTP 2018-2029. Prosjektet har godkjent statlig kommunedelplan. Forberedelse til statlig reguleringsplan er igangsatt. Det pågår omfattende tekniske utredninger for bruene som skal krysse Bjørnefjorden.

E39 Ålesund-Molde er prioritert med oppstart i NTP 2018-2029. Fjordkryssingen (Møreaksen) mellom Vik i Vestnes kommune og Julbøen i Molde kommune har vedtatt

reguleringsplan og kan ut fra dette bygges ut i tråd med prioriteringene i inneværende NTP. Det pågår planlegging etter plan- og bygningsloven på tilstøtende parseller. E39 Ålesund-Molde kan ut fra dette ha oppstart i tråd med prioriteringene i inneværende NTP

## 2. Ferjesambandene

Det er planlagt at prosjektene Rogfast, Hordfast og Møreaksen skal erstatte syv ferjesamband, hhv. tre riksvei- og fire fylkesveiferjesamband. Berørte samband er vist i tabellen under.

Prosjekt	Ferjesamband (riksvei i fet skrift)	Inngått ferjekontrakt varer ut 31.12. <sup>1</sup>
«Rogfast»	<b>E39 Mortavika-Arsvågen</b>	<b>2024 (2029)</b>
	Fv. 521 Mekjarvik-Kvitsøy	2026 (2031)
«Hordfast»	<b>E39 Halhjem-Sandvikvåg</b>	<b>2026 (2031)</b>
	Fv. 549 Halhjem-Våge	2029
«Møreaksen»	<b>E39 Molde-Vestnes</b>	<b>2028 (2031)</b>
	Fv. 668 Solholmen-Mordalsvågen	2033
	Fv. 662 Aukra-Hollingsholmen	2033

*1 Varighet ved utøvelse av opsjon om forlenget driftsperiode i parentes*

### Riksveiferjesambandene

Forutsatt at fjordkrysningsprosjektene ikke åpnes for trafikk innen utløpet av kommende NTP periode, må det lyses ut nye kontrakter for drift av E39 Mortavika-Arsvågen, E39 Halhjem-Sandvikvåg og E39 Molde-Vestnes.

Det forventes trafikkvekst på de tre sambandene. For å unngå økning i antall kjøretøy som ikke kommer med ønsket avgang må ferjetilbudet styrkes dersom nye ferjekontrakter lyses ut med en normal varighet på 8-10 år. Kortere varighet enn dette gir dårlig rammevilkår for konkurransen om drift av sambandene og kan resultere i økt kostnad. Kortere varighet kan likevel bli nødvendig siden staten ikke vil gi tilskudd til drift av sambandene etter at de respektive veiprojektene er åpnet for trafikk. Dersom driftsperioden av sambandene begrenses til å vare ut kommende NTP-periode, er det sannsynlig at ferjetilbudet kan styrkes tilstrekkelig innenfor disponible kai- og landområder.

### *Mortavika-Arsvågen*

Sambandet driftes i dag av fire ferjer med kapasitet på 210-240 PBE (personbilenheter) og har avganger hvert 15. minutt på dagtid.

Det vurderes som mulig å innføre ned mot 10-minutters frekvens på sambandet uten å gjennomføre store tiltak på eksisterende infrastruktur i Mortavika og i Arsvågen. Dette gjør at kapasiteten kan økes med om lag 30 pst. fra i dag, og det forventes at dette gir mulighet for tilstrekkelig kapasitetsøkning ut kommende NTP-periode. Innføring av 10-minutters frekvens vil imidlertid gi lite fleksibilitet for å ta inn ev. forsinkelser i ruten, og det kan bli behov for å utføre tiltak på kai. Dette kan f. eks. være mindre tiltak som plassering av vindmålere på land eller større tiltak som å forbedre inn- og utseilingen av Mortavika.



### *Halhjem-Sandvikvåg*

Sambandet driftes i dag av fem ferjer med kapasitet på 180 PBE og har avganger hvert 20. minutt på dagtid.

Ferjekaiene til sambandet deles med to fylkesvegferjesamband, hhv. Halhjem-Våge og Husavik-Sandvikvåg. Med dagens kaiområder vil det ikke være mulig å øke frekvensen på Halhjem-Sandvikvåg uten at dette går på bekostning av frekvensen til de fylkeskommunale ferjesambandene. Årsaken til dette er i hovedsak at det ikke er tilstrekkelig plass i inn- og utseilingen til Halhjem og Sandvikvåg, men også at samband som har høyere frekvens enn hvert 20. minutt bør ha to disponible ferjekaier ved hvert anløpssted. Dersom sambandet ikke avløses av et ferjefritt alternativ forventes det at trafikkvolumet når en terskel i perioden 2033-2037 der det kan forventes stor andel gjenstående kjøretøy på ferjesambandet Halhjem-Sandvikvåg. For å unngå dette vil Statens vegvesen se på hvordan kapasiteten på ferjestrekningen kan økes dersom prosjektet «Hordfast» ikke prioriteres med investeringsmidler slik at prosjektet kan åpnes for trafikk innen kommende NTP-periode.

### *Molde-Vestnes*

Det er inngått kontrakt for drift av sambandet som starter opp 1.1.2021. I kontrakten er det stilt krav om fire ferjer som i gjennomsnitt har en kapasitet på minimum 120 PBE. På dagtid skal det gå avganger hvert 20. minutt.

Det er i dag kun en ferjekai på hver side. Dette er veldig sårbart beredskapsmessig. Dette som følge av at flere kaianløp gir større slitasje med fare for skade på kai, og at nedetid på kai medfører at sambandet må stenges. Omkjøringsveiene for sambandet har begrenset kapasitet og konsekvensen for de reisende er store dersom sambandet må stenges over en lengre periode. Selv om det pågår en rask utvikling innenfor digitalisering og automatisering av ferjedriften, og da spesielt innenfor autonom dokking som kan bidra med å redusere hyppigheten av utforutsette hendelser ved kaianløp, vurderes det som nødvendig med en ekstra ferjekai på hver side dersom antall ferjer i sambandet skal økes.

Med hilsen

Knut Arild Hareide

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevet signatur.*