



STORTINGET

Innst. 265 S

(2019–2020)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:42 S (2019–2020)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Audun Lysbakken, Arne Nævra, Lars Haltbrekken, Kari Elisabeth Kaski og Torgeir Knag Fylkesnes om fergealternativ på E39

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen utrede en løsning med hyppige avganger med nullutslippsferger (Mortavika–Arsvågen) som et alternativ til fergefri kryssing av Boknafjorden. Utredningen skal inneholde en vurdering av både kost/nytte og klima/miljø-effekter av kryssing med nullutslippsferger sammenlignet med fergefri E39. Inntil utredningen foreligger, stilles all planlegging av kryssingen i bero.
2. Stortinget ber regjeringen utrede en løsning med hyppige avganger med nullutslippsferger (Halhjem–Sandvikvåg) som et alternativ til fergefri kryssing av Bjørnafjorden. Utredningen skal inneholde en vurdering av både kost/nytte og klima/miljø-effekter av kryssing med nullutslippsferger sammenlignet med fergefri E39. Inntil utredningen foreligger, stilles all planlegging av kryssingen i bero.
3. Stortinget ber regjeringen utrede en løsning med hyppige avganger med nullutslippsferger (Lavik–Oppedal) som et alternativ til fergefri kryssing av Sognefjorden. Utredningen skal inneholde en vurdering av både kost/nytte og klima/miljø-effekter av kryssing med nullutslippsferger sammenlignet med fergefri E39. Inntil utredningen foreligger, stilles all planlegging av kryssingen i bero.
4. Stortinget ber regjeringen utrede en løsning med hyppige avganger med nullutslippsferger (Lote–Anda) som et alternativ til fergefri kryssing av Nordfjorden. Utredningen skal inneholde en vurdering av både kost/nytte og klima/miljø-effekter av kryssing med nullutslippsferger sammenlignet med fergefri E39. Inntil utredningen foreligger, stilles all planlegging av kryssingen i bero.
5. Stortinget ber regjeringen utrede en løsning med hyppige avganger med nullutslippsferger (Festøya–Solavågen) som et alternativ til fergefri kryssing av Vartdalsfjorden. Utredningen skal inneholde en vurdering av både kost/nytte og klima/miljø-effekter av kryssing med nullutslippsferger sammenlignet med fergefri E39. Inntil utredningen foreligger, stilles all planlegging av kryssingen i bero.
6. Stortinget ber regjeringen utrede en løsning med hyppige avganger med nullutslippsferger (Hareid–Sulasundet) som et alternativ til fergefri kryssing av Sulafjorden. Utredningen skal inneholde en vurdering av både kost/nytte og klima/miljø-effekter av kryssing med nullutslippsferger sammenlignet med fergefri E39. Inntil utredningen foreligger, stilles all planlegging av kryssingen i bero.
7. Stortinget ber regjeringen utrede en løsning med hyppige avganger med nullutslippsferger (Molde–Vestnes) som et alternativ til fergefri kryssing av Romsdalsfjorden. Utredningen skal inneholde en vurdering av både kost/nytte og klima/miljø-effekter av kryssing med nullutslippsferger sammenlignet med fergefri E39. Inntil utredningen foreligger,

stilles all planlegging av kryssingen i bero.

8. Stortinget ber regjeringen utrede en løsning med hyppige avganger med nullutslippsferger (Halsa-Kanestraum) som et alternativ til fergefri kryssing av Halsafjorden. Utredningen skal inneholde en vurdering av både kost/nytte og klima/miljø-effekter av kryssing med nullutslippsferger sammenlignet med fergefri E39. Inntil utredningen foreligger, stilles all planlegging av kryssingen i bero.
9. Stortinget ber regjeringen ta initiativet til å opprette et industrielt kompetansesenter for maritim nullutslippsteknologi og autonome maritime transportsystemer på Vestlandet, i nær kontakt med både forskningsmiljøene, aktuelle næringer og klynger og Statens vegvesens fergekontor.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Steinar Karlstrøm, Kirsti Leirtrø og Sverre Myrli, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Bård Høksrud, Tor André Johnsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, er opptatt av at det bygges ut samfunnsøkonomisk lønnsomme samferdselsprosjekter som bidrar til robuste bo- og arbeidsmarkeder og understøtter næringslivets behov. Komiteen fremhever at dette er kriterier som ligger til grunn for Nasjonal transportplan (NTP).

Komiteen understreker at det pågår arbeid i Statens vegvesen der prosjektene knyttet til fergefrie fjordkryssinger blir optimalisert for å redusere kostnader og øke nytten.

Komiteen ønsker å fremheve at et samlet flertall har godkjent gjeldende NTP, der fergefri E39 er prioritert. Samtidig ønsker komiteen å løfte fram Ekspertutvalget for teknologi og fremtidens transportinfrastruktur sin rapport om teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet. Denne rapporten peker på viktigheten av å vurdere teknologiske nyvinninger inn i store samferdselsprosjekter, og hente ut gevinster knyttet både til redusert klimagassutslipp, kostnader, reisetid og økt samfunnsnytte.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, ønsker å understreke at prioriteringen av prosjektene på E39 i Nasjonal transportplan for 2018–2029 ligger fast, og at videre arbeid med E39 blir avklart i Nasjonal transportplan for 2022–2033 våren 2021.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at fergefri E39 over lengre tid har vært et viktig prosjekt for å sikre bedre framkommelighet i store deler av landet, både for personer og gods. I likhet med andre prosjekt må også ønsket om fergefri E39 vurderes på nytt når tiden og forholdene tilsier det.

Disse medlemmer mener at det viktigste er at folk og varer skal komme seg raskt og effektivt fram, det er underordnet om det skjer med bro, tunnel eller ferge. Nye teknologiske løsninger og store kostnadsøkninger på fjordkryssingsprosjektene er viktige argument for å gjøre nye vurderinger av prosjektene.

Disse medlemmer viser også til statsrådets vurdering av forslaget, der det framgår at det stadig pågår et arbeid med optimalisering av prosjektene for å redusere kostnadene og øke nytten. Høyfrekvente ferger er en del av denne vurderingen, både som et midlertidig og permanent alternativ.

Disse medlemmer viser også til Ekspertutvalget for teknologi og fremtidens transportsystem, som anbefaler at ny teknologi, blant annet elektriske og autonome ferger, må være en del av vurderingen knyttet til nye infrastrukturprosjekt.

Disse medlemmer viser til at beslutninger knyttet til prioriteringer av prosjekter foretas i behandlingen av Nasjonal transportplan, i første omgang våren 2021.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at mange av fjordkryssingsalternativene for prosjektet Fergefri E39 er omstridte, både faglig og politisk. Det skyldes i første rekke de enormt store kostnadene forbundet med dem. Miljøorganisasjoner mener prosjektet er en svært dårlig satsing i et miljø- og klimaperspektiv. Det er også stor usikkerhet om trafikkgrunnlag, sikkerhet og teknisk gjennomføring.

Dette medlem peker på at flere forhold har forandret seg siden Fergefri E39 først ble planlagt. Klimavennlige alternativer, i form av nullutslippsferger, har vokst frem som et realistisk alternativ til dyre og utslipps-tunge undersjøiske tunneler og broer. Dette medlem mener målene om tidsbesparelse og sammenknytting av bo- og arbeidsmarked kan nås med hyppigere fergeavganger.

Dette medlem viser til at kostnadene til Fergefri E39 i 2016 ble anslått til 340 mrd. kroner, hvorav fjordkryssingene utgjorde hele 190 mrd. kroner. Ifølge Teknisk Ukeblad 13. juli 2019 kan kostnadene komme opp i nærmere 500 mrd. kroner om alle delprosjekter gjennomføres slik det opprinnelig er tenkt. Dette medlem understreker at dette vil gi store kostnader for staten i tillegg til store belastninger for bilistene i form av bompenger. I tillegg vil vedlikeholdsutgiftene, spesielt til undersjøiske tunneler, være tyngende for årlige bud-

sjetter. Dette medlem viser videre til at det per 5. november 2019 var brukt over 1,8 mrd. kroner på planlegging bare av fjordkryssingene.

Dette medlem viser til at flere forskningsmiljøer har fremhevd at hyppige fergeavganger (også med autonome løsninger) nå seriøst må vurderes som alternativer til tunneler og broer av alle slag – og vil være både klimamessig og samfunnsøkonomisk gunstig. Dette medlem viser til en rapport fra Transportøkonomisk institutt (TØI), bestilt av Statens vegvesen, der det blant annet konkluderes med følgende:

«Økt frekvens, redusert ventetid og lavere overfartstid på riksvegferjene gir nyttegevinst for trafikantene. Det samme gjelder ringvirkninger i de lokale arbeidsmarkedene og skatteeffekter av økt arbeidstilbud ... Framtidens ferjetechnologi er usikker, men det er grunn til å tro at den teknologiske utviklingen vil kutte driftskostnadene i ferjesambandene, noe som vil øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten. For enkelte av sambandene kan økt frekvens gi nytte raskere enn hva tilfellet er ved faste forbindelser. Noen av fjordkryssingene vi kjenner fra 'ferjefri E39' prosjektet er både ingeniørteknisk utfordrende og svært kostbare.» (...)

«Vi anbefaler at de samfunnsøkonomiske effektene av å øke ferjefrekvensen beregnes på en mer grundig måte for at man fullt ut skal kunne ta stilling til om frekvensøkning på riksvegferjene er et reelt alternativ til fast fjordkryssing. En investering i ny fast forbindelse er mye mer irreversibel i sin natur enn frekvensøkning med tilhørende investering i nytt ferjemateriell og oppgradering av ferjekai. Et reelt alternativ er å øke frekvensen på enkelte av ferjestrekningene i påvente av teknologiske løsninger som muliggjør investering i faste forbindelser til lavere kostnader.»

Dette medlem viser til at også Sintef har uttalt at de ønskede tidsbesparelsene i stor grad kan oppnås ved hyppigere fergeavganger, og påpekt at Norge kan bli verdensledende innen autonome, elektriske ferger. Dette medlem viser til at Statens vegvesen i september 2019 uttalte at kostnadene for fjordkryssingene er så store at i alle fall noen av fergestrekningene bør bestå. Dette medlem viser til at Norges Lastebileier-Forbund har uttalt at det er viktigere å utbedre veien mellom fergestrekningene enn å fjerne fergene. De undersøiske tunnelene vil dessuten medføre store CO₂-utslipp fra tungtransport på grunn av bratt stigning. Det er også spørsmål knyttet til brannfaren ved tungtransport i dype tunneler.

Dette medlem viser til at det er et stort potensial i maritim næring for null- og lavutslipp i nær fremtid. Nettopp derfor kommer en også til å satse mer på gods-transport på sjø (og bane), fremfor på vei, i fremtiden – slik viktige aktører som ASKO allerede går foran med. Dette medlem viser til at en viktig synergieffekt av å videreutvikle gode nullutslipps fergekonsepter på de aktuelle fjordkryssingene er den stimulansen dette gir til norsk maritim industri som arbeider med høyteknologiske nullutslippsferger. Disse fergene skaper etter-

spørsel for videreutvikling av produkter og teknologi innen dette segmentet, og fergestrekningene vil i seg selv være gode utstillingsvinduer for denne teknologien. Dette medlem mener dette vil gi en viktig stimulans til norsk næringsliv i den usikre situasjonen landet står i nå, og at det derfor bør opprettes et industrielt kompetansesenter for maritim nullutslippsteknologi og autonome maritime transportsystemer på Vestlandet.

Dette medlem mener bevisbyrden nå ligger på dem som fortsatt tar til orde for fjordkryssingsprosjektene. Derfor bør både nytte/kostnad og klimaeffektene av fjordkryssingsprosjektene utredes på ny og sammenlignes med et alternativ med hyppige avganger med nullutslippsferger. Dette medlem mener det ikke står til hinder for en ny gjennomgang at prosjektet er inne i NTP. Dette medlem mener det snarere, gitt rådende fagkunnskap om både miljøeffekter og økonomiske effekter, vil være politisk uansvarlig å ikke innhente ny kunnskap og revurdere fjordkryssingsprosjektene før samfunnet investerer over 300 mrd. kroner av skatte- og bompengebetalerens penger.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede en løsning med hyppige avganger med nullutslippsferger (Mortavika-Arsvågen) som et alternativ til fergefri kryssing av Boknafjorden. Utredningen skal inneholde en vurdering av både kost/nytte og klima/miljø-effekter av kryssing med nullutslippsferger sammenlignet med fergefri E39. Inntil utredningen foreligger, stilles all planlegging av kryssingen i bero.»

«Stortinget ber regjeringen utrede en løsning med hyppige avganger med nullutslippsferger (Halhjem-Sandvikvåg) som et alternativ til fergefri kryssing av Bjørnafjorden. Utredningen skal inneholde en vurdering av både kost/nytte og klima/miljø-effekter av kryssing med nullutslippsferger sammenlignet med fergefri E39. Inntil utredningen foreligger, stilles all planlegging av kryssingen i bero.»

«Stortinget ber regjeringen utrede en løsning med hyppige avganger med nullutslippsferger (Lavik-Øppedal) som et alternativ til fergefri kryssing av Sognefjorden. Utredningen skal inneholde en vurdering av både kost/nytte og klima/miljø-effekter av kryssing med nullutslippsferger sammenlignet med fergefri E39. Inntil utredningen foreligger, stilles all planlegging av kryssingen i bero.»

«Stortinget ber regjeringen utrede en løsning med hyppige avganger med nullutslippsferger (Lote-Anda) som et alternativ til fergefri kryssing av Nordfjorden. Utredningen skal inneholde en vurdering av både kost/nytte og klima/miljø-effekter av kryssing med nullut-

slippsferger sammenlignet med fergefri E39. Inntil utredningen foreligger, stilles all planlegging av kryssingen i bero.»

«Stortinget ber regjeringen utrede en løsning med hyppige avganger med nullutslippsferger (Festøya–Solavågen) som et alternativ til fergefri kryssing av Vartalsfjorden. Utredningen skal inneholde en vurdering av både kost/nytte og klima/miljø-effekter av kryssing med nullutslippsferger sammenlignet med fergefri E39. Inntil utredningen foreligger, stilles all planlegging av kryssingen i bero.»

«Stortinget ber regjeringen utrede en løsning med hyppige avganger med nullutslippsferger (Hareid–Sulasundet) som et alternativ til fergefri kryssing av Sulafjorden. Utredningen skal inneholde en vurdering av både kost/nytte og klima/miljø-effekter av kryssing med nullutslippsferger sammenlignet med fergefri E39. Inntil utredningen foreligger, stilles all planlegging av kryssingen i bero.»

«Stortinget ber regjeringen utrede en løsning med hyppige avganger med nullutslippsferger (Molde–Vestnes) som et alternativ til fergefri kryssing av Romsdalsfjorden. Utredningen skal inneholde en vurdering av både kost/nytte og klima/miljø-effekter av kryssing med nullutslippsferger sammenlignet med fergefri E39. Inntil utredningen foreligger, stilles all planlegging av kryssingen i bero.»

«Stortinget ber regjeringen utrede en løsning med hyppige avganger med nullutslippsferger (Halsa–Kanestraum) som et alternativ til fergefri kryssing av Halsafjorden. Utredningen skal inneholde en vurdering av både kost/nytte og klima/miljø-effekter av kryssing med nullutslippsferger sammenlignet med fergefri E39. Inntil utredningen foreligger, stilles all planlegging av kryssingen i bero.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen ta initiativet til å opprette et industrielt kompetansesenter på Vestlandet for maritim nullutslippsteknologi og autonome maritime transportsystemer, i nær kontakt med både forskningsmiljøene, aktuelle næringer og klynger og Statens vegvesen.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen ta initiativet til å opprette et industrielt kompetansesenter på Vestlandet for maritim nullutslippsteknologi og autonome maritime transportsystemer, i nær kontakt med både forskningsmiljøene, aktuelle næringer og klynger og Statens vegvesen.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen utrede en løsning med hyppige avganger med nullutslippsferger (Mortavika–Arsvågen) som et alternativ til fergefri kryssing av Boknafjorden. Utredningen skal inneholde en vurdering av både kost/nytte og klima/miljø-effekter av kryssing med nullutslippsferger sammenlignet med fergefri E39. Inntil utredningen foreligger, stilles all planlegging av kryssingen i bero.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen utrede en løsning med hyppige avganger med nullutslippsferger (Halhjem–Sandvikvåg) som et alternativ til fergefri kryssing av Bjørnafjorden. Utredningen skal inneholde en vurdering av både kost/nytte og klima/miljø-effekter av kryssing med nullutslippsferger sammenlignet med fergefri E39. Inntil utredningen foreligger, stilles all planlegging av kryssingen i bero.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen utrede en løsning med hyppige avganger med nullutslippsferger (Lavik–Oppedal) som et alternativ til fergefri kryssing av Sognefjorden. Utredningen skal inneholde en vurdering av både kost/nytte og klima/miljø-effekter av kryssing med nullutslippsferger sammenlignet med fergefri E39. Inntil utredningen foreligger, stilles all planlegging av kryssingen i bero.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen utrede en løsning med hyppige avganger med nullutslippsferger (Lote–Anda) som et alternativ til fergefri kryssing av Nordfjorden. Utredningen skal inneholde en vurdering av både kost/nytte og klima/miljø-effekter av kryssing med nullutslippsferger sammenlignet med fergefri E39. Inntil utredningen foreligger, stilles all planlegging av kryssingen i bero.

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen utrede en løsning med hyppige avganger med nullutslippsferger (Festøya–Solavågen) som et alternativ til fergefri kryssing av Vartdalsfjorden. Utredningen skal inneholde en vurdering av både kost/nytte og klima/miljø-effekter av kryssing med nullutslippsferger sammenlignet med fergefri E39. Inntil utredningen foreligger, stilles all planlegging av kryssingen i bero.

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen utrede en løsning med hyppige avganger med nullutslippsferger (Hareid–Sulasundet) som et alternativ til fergefri kryssing av Sulafjorden. Utredningen skal inneholde en vurdering av både kost/nytte og klima/miljø-effekter av kryssing med nullutslippsferger sammenlignet med fergefri E39. Inntil utredningen foreligger, stilles all planlegging av kryssingen i bero.

Forslag 8

Stortinget ber regjeringen utrede en løsning med hyppige avganger med nullutslippsferger (Molde–Vestnes) som et alternativ til fergefri kryssing av Romsdalsfjorden. Utredningen skal inneholde en vurdering av både kost/nytte og klima/miljø-effekter av kryssing med nullutslippsferger sammenlignet med fergefri E39. Inntil utredningen foreligger, stilles all planlegging av kryssingen i bero.

til utredningen foreligger, stilles all planlegging av kryssingen i bero.

Forslag 9

Stortinget ber regjeringen utrede en løsning med hyppige avganger med nullutslippsferger (Halsa–Kanestraum) som et alternativ til fergefri kryssing av Halsafjorden. Utredningen skal inneholde en vurdering av både kost/nytte og klima/miljø-effekter av kryssing med nullutslippsferger sammenlignet med fergefri E39. Inntil utredningen foreligger, stilles all planlegging av kryssingen i bero.

Komiteens tilråding

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

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

vedtak:

Dokument 8:42 S (2019–2020) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Audun Lysbakken, Arne Nævra, Lars Haltbrekken, Kari Elisabeth Kaski og Torgeir Knag Fylkesnes om fergealternativ på E39 – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 12. mai 2020

Helge Orten

leder

Jon Gunnes

ordfører



**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 og 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 og 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. ¹
«Rogfast»	E39 Mortavika-Arsvågen	2024 (2029)
	Fv. 521 Mekjarvik-Kvitsøy	2026 (2031)
«Hordfast»	E39 Halhjem-Sandvikvåg	2026 (2031)
	Fv. 549 Halhjem-Våge	2029
«Møreaksen»	E39 Molde-Vestnes	2028 (2031)
	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.

