



Statsråd Knut Arild Hareide  
Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep.  
0030 Oslo

Vår ref.:  
TH/imv

Deres ref.:

Dato:  
14.05.2020

## REPRESENTANTFORSLAG 108 S TIL VURDERING

Jeg viser til representantforslag 108 S (2019-2020) fra stortingsrepresentantene Jon Georg Dale, Bård Hoksrud, Morten Stordalen, Tor André Johnsen, Helge André Njåstad, Terje Halleland og Roy Steffensen om å sikre fremdrift i prosjektet E39 Rogfast.

Transport- og kommunikasjonskomiteen ber med dette om statsrådets vurdering av forslaget. Av hensyn til fremdriften i behandlingen av saken ber komiteen om tilbakemelding innen fredag 22. mai. Svar sendes [transport-kommunikasjon@stortinget.no](mailto:transport-kommunikasjon@stortinget.no) og [trine.hagen@stortinget.no](mailto:trine.hagen@stortinget.no).

Med vennlig hilsen

*for Inger M. Vatne*  
Trine Hagen  
komitésekretær

Vedlegg: Representantforslag 108 S (2019-2020)





DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

20/1140-

28. mai 2020

**Representantforslag 108 S (2019-2020) fra stortingsrepresentantene Jon Georg Dale, Bård Hoksrud, Morten Stordalen, Tor Andre Johnsen, Helge Andre Njåstad, Terje Halleland og Roy Steffensen om å sikre fremdrift i prosjektet E39 Rogfast**

Jeg viser til brev fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité av 14. mai 2020 med representantforslag 108 S (2019-2020) fra stortingsrepresentantene Jon Georg Dale, Bård Hoksrud, Morten Stordalen, Tor André Johnsen, Helge André Njåstad, Terje Halleland og Roy Steffensen om å sikre fremdrift i prosjektet E39 Rogfast.

Representantforslaget er todelt:

1. Stortinget ber regjeringen raskt sørge for videre fremdrift i prosjektet E39 Rogfast og at prosjektet videreføres basert på gjeldende vedtak i Stortinget og gjeldende kontraktstrategier.
2. Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget på et senere tidspunkt, og uten opphold i fremdrift i prosjektet E39 Rogfast, hvis det viser seg nødvendig å utvide styrings- og kostnadsrammene. Saken må i så tilfelle legges til grunn at staten garanterer for de eventuelle utvidede styrings- og kostnadsrammene

Min vurdering:

Regjeringen valgte i 2009 konsept 3. Konseptet vil gi 40 min innspart reisetid mellom Nord-Jæren og Haugalandet, og legger til rette for et felles bolig- og arbeidsmarked på Sør-Vestlandet. Reisetiden fra øykommunen Kvitsøy med litt over 500 innbyggere, blir redusert med om lag det samme.

Prosjektet omfatter bygging av en 26,7 km lang undersjøisk tunnel i to løp mellom Harestad i Randaberg kommune og Laupland i Bokn kommune og en 3,7 km lang tunnelarm til Kvitsøy. Maksimal stigning på E39 blir 5 % og på fylkesvegarmen til Kvitsøy 7%.

Etter at den første store kontrakten for prosjektet ble lagt ut i markedet viste det seg at markedspris og usikkerheten i prosjektet har vært undervurdert. Dels som følge av et vanskeligere entreprenørmarked, og dels grunnet svekket valuta. Basert på denne markedsprisen, ville kostnadsoverslaget for hele prosjektet endt over kostnadsrammen fastsatt av Stortinget. Konkurransen ble derfor avlyst, og det ble igangsatt en gjennomgang av prosjektet med sikte på å redusere kostnader.

#### 1. Statens vegvesens gjennomgang av prosjektet

Samferdselsdepartementet mottok 29. april 2020 en vurdering av kostnader, gjennomføring og finansiering for prosjektet fra Statens vegvesen. Jeg velger å trekke frem følgende hovedpunkter ved etatens vurdering:

- Vedtatt styringsramme og kostnadsramme for prosjektet er henholdsvis 18,6 og 20,8 mrd. 2020-kr. Den nåværende prognosen er 22 mrd. kr.
- Statens vegvesen jobber for å realisere ytterligere kostnadsreduksjoner, men signaliserer at de ikke vurderer det som mulig å komme ned til de rammer som er vedtatt av Stortinget.
- Igangsetting av prosjektet innenfor vedtatt styrings- og kostnadsramme, vil da bety at man starter opp med meget stor risiko for at rammene sprekker. Igangsetting med en slik risiko vil være i strid med retningslinjer mht. gjennomføring av store statlige prosjekter.
- Med nåværende kostnadsprognose, er prosjektet beregnet å ville ha en netto nytte på om lag 8,6 mrd. kr basert på 20 år med bompengeneinnkreving. Inkludert i nytten er innspart netto ferjetilskudd på om lag 230 mill. kr årlig (billettinntekter tilfaller staten).

Gjennomgangen fra Statens vegvesen viser at prosjektet til tross for høyere kostnader og noe redusert nytte fortsatt er beregnet å ha høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Statens vegvesen anbefaler ikke endring i konsept.

Vurderingene innebærer også at Statens vegvesen mener at prosjektet til tross for kostnadsreduksjoner, ikke kan realiseres med den finansieringsplanen som er lagt til grunn ved Stortingets behandling av saken jf. Prop. 105 S (2016-2017) og Innst. 294 S (2016-2017). Dersom en skal basere seg på vedtatt bompengeproplegg, mener Statens vegvesen at det vil måtte være behov for økte statlige midler.

Statens vegvesen har vurdert finansieringsplanen ved å beregne følgende 4 scenarier:

- Alternativ 0 – Forutsetninger som i Prop. 105 S (2016-2017) med nytt kostnadsoverslag.
- Alternativ 1 – Redusert trafikknivå ved privat ferjedrift.
- Alternativ 2 – Redusert bompengeneinntekt som følge av økt andel nullutslippskjøretøy.
- Alternativ 3 – Kombinasjon privat ferje og økt andel nullutslippskjøretøy.

- Alternativ 4 – Økte takster med 20 pst. i alternativ 3.

Alle alternativ er beregnet med oppdaterte prognoser for trafikkvekst, som er noe lavere enn i bompengeproposisjonen, samt med redusert inflasjonsmål fra 2,5 til 2,0 % årlig prisvekst. Alternativene 1 og 2 vurderer endringer (innføring av privat ferje og økt andel nullutslippskjøretøy) i en alt-annet-lik-analyse. Alternativ 3 kombinerer alternativene 1 og 2, mens alternativ 4 ser på effektene av å øke bompengetakstene i alternativ 3.

Transportanalysen viser at alternativ 1 med privat ferjedrift er ventet å redusere trafikken gjennom E39 Rogfast med rundt 22,5 pst. Statens vegvesen presiserer at den trafikale effekten bærer med seg stor usikkerhet. Det foreligger lite empiri fra tilsvarende prosjekt med privat ferjedrift, og det er usikkert hvordan et privat ferjetilbud eventuelt blir.

Alternativ 2 legger til grunn at andelen nullutslippskjøretøy utvikler seg i tråd med vekstbanen som legges til grunn for NTP 2018 – 2029 (NTP-banen) som sier at alle nye personbiler og busser omsatt i 2025 skal være nullutslippskjøretøy. I 2030 skal det samme gjelde alle varebiler, 75 pst. av alle langdistansebusser og 50 pst. av alle tunge lastebiler. I 2040 er andelen nullutslippskjøretøy i Rogaland beregnet til 95 pst. i NTP-banen. Den økte andelen nullutslippskjøretøy er beregnet å redusere gjennomsnittstaksten i prosjektet med rundt en fjerdedel sammenlignet med bompengeproposisjonen/alternativ 0. Redusert gjennomsnittstakst gir ventet økt trafikk ved åpning, og økt årlig trafikkvekst i prosjektet.

Kombinasjonsalternativet med ferje og nullutslippskjøretøy – alternativ 3 – gir redusert gjennomsnittstakst og redusert trafikk sammenlignet med alternativ 0.

Alt.	Beskrivelse	Gjennomsnittstakst		Trafikk	Endring
		2020	2040		
	Tall fra Prop. 105 S (2016-2017)	414	414	5950	
0	Oppdatert analyse iht. Proposisjon	414	414	5950	0 %
1	Privat ferjedrift	414	414	4611	-22,5 %
2	Økt andel nullutslipp	394	291	6545	+10,0 %
3	Kombinasjon alternativ 1 og 2	394	291	5296	-11,0 %
4	Alternativ 3 med 20 % økte takster	472	349	4342	-27,0 %

Alle alternativer unntatt alternativ 4 er basert på vedtatt bompengeprogger. Alternativ 4 med 20 % økt bompengetakster viser en forholdsvis stor nedgang i trafikken. Statens vegvesen mener dette gir indikasjoner på at bompengekostnaden for trafikantene ikke bør heves vesentlig.

Det er ikke gjort en grundig vurdering av om privat ferjedrift er sannsynlig og av om det vil være lønnsomt. Både Ernst & Young (EY) A/S, ekstern konsulent som har bistått Statens vegvesen i gjennomgangen av prosjektet, og Statens vegvesen fremholder at det ikke kan

utelukkes at privat ferjedrift kan være lønnsomt. Det betyr at de mener det bør tas høyde for en slik risiko i finansieringsopplegget for prosjektet.

Dersom nullutslippskjøretøy på sikt skal betale mer enn 50 % av bompengetaksten etter rabatt, gir alternativ 0 det beste bildet på finansieringsbehovet. I alternativ 0 betaler 15 % av personbilene full takst, mens 75 % er beregnet å ha AutoPASS-avtale som gir 20 % rabatt. 10 % har fritak eller er svinn.

Resultatene fra finansieringsanalysen fremgår av tabellen under, og viser beregnet bompengebidrag gitt de ulike forutsetningene om privat ferjedrift og økt andel nullutslippskjøretøy. I tillegg til bompengebidraget, kommer finansierings- og innkrevingskostnader som finansieres av bompenger (ikke vist i tabellen). Det er også vist behovet for økte statsmidler ved de ulike alternativene.

Tallene i tabellen er i mrd. 2020-kroner, og er avrundet.

Alt.	Beskrivelse	20 år innkreving			25 år innkreving		
		Bompengebidrag	Statsmidler	Endring statsmidler	Bompengebidrag	Statsmidler	Endring statsmidler
	Tall fra Prop. 105 S (2016-17)	14,5	3,9				
0	Oppdatert analyse iht. prop	13,7	8,3	<b>+ 4,4</b>	16,3	5,7	<b>+ 1,8</b>
1	Privat ferjedrift	10,6	11,4	<b>+ 7,5</b>	12,6	9,4	<b>+ 5,5</b>
2	Økt andel nullutslipp	11,7	10,3	<b>+ 6,4</b>	13,9	8,1	<b>+ 4,2</b>
3	Kombinasjon alternativ 1 og 2	9,4	12,6	<b>+ 8,7</b>	11,3	10,7	<b>+ 6,8</b>
4	Alt. 3 med 20 % økte takster	9,2	12,8	<b>+ 8,9</b>	11,1	10,9	<b>+7,0</b>

Finansieringsanalysen viser at det vil være behov for en økning i statlige bevilgninger i størrelsesorden 4,4 - 9 mrd. kr avhengig av hvilke forutsetninger som legges til grunn for henholdsvis privat ferjedrift og andel nullutslippskjøretøy.

## 2. Videre prosess for prosjektet

Statens vegvesen har foretatt en gjennomgang av prosjektet E39 Rogfast, og sendt meg en grundig vurdering av kostnader, gjennomføring og finansiering. Etatens vurdering peker på flere utfordringer ved prosjektet. Jeg er i gang med å gå grundig gjennom etatens vurdering.

Jeg forstår representantforslaget som at en skal gå i gang med prosjektet under visshet av at verken kostnad eller finansiering er tilstrekkelig solid. I henhold til etatens vurderinger er det opplagt at en på et senere tidspunkt må foreta justeringer i rammene for prosjektet. En slik måte å styre store statlige investeringsprosjekter på, vil jeg advare mot. Jeg vil i den sammenheng påpeke at jeg finner ingen grunn til å stille spørsmål ved tidligere statsråd Jon

Georg Dahles aksept overfor byggherre SVVs beslutning om å stanse anbudsprosessen og gjennomgå kostnader og finansiering på nytt.

Så snart jeg har gjort en grundig vurdering av situasjonen som har oppstått, vil jeg komme tilbake til Stortinget med en nærmere vurdering av videre fremdrift av prosjektet. Å skulle igangsette prosjektet på nytt før det, mener jeg vil være et uheldig grep.

Med hilsen

Knut Arild Hareide

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

Kopi  
Statens vegvesen

Statsråd Knut Arild Hareide  
Samferdselsdepartementet

Vår ref.:  
trh

Deres ref.:

Dato:  
28.05.2020

## Spørsmål til Dok. 8:108 (2019-2020)

Vi viser til Dok. 8:108 S (2019-2020) om framdrift i E39 Rogfast. Statsråden ga komiteen sin vurdering av representantforslaget i brev av 28. mai.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet ønsker i sakens anledning å stille statsråden følgende spørsmål:

Med forutsetningene som ligger til grunn for prosjektet, og kostnadsutviklingen som har vært, er det etter departementets syn lovlig, og i tråd med Statens bevilgningsreglement, å nå eventuelt foreslå en fremdrift i prosjektet E39 Rogfast som i hovedsak er basert på gjeldende vedtak i Stortinget?

Videre, vil det etter departementets syn være i tråd med bevilgningsreglementet at dersom kostnadsgjennomgangen av prosjektet viser at det er nødvendig å endre styrings- og kostnadsrammen, skal regjeringen legge det frem for Stortinget så raskt som mulig og uten opphold i prosjektets fremdrift?

Av hensyn til Stortingets arbeid med denne saken må vi be om svar innen kl 14, fredag 29. mai. 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

20/1140-

29. mai 2020

**Svar på spørsmål til Dokument 8:108 (2019-2020) om framdrift i E39 Rogfast**

Jeg viser til brev fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité av 28. mai 2020 med følgende to spørsmål fra komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet:

- Med forutsetningene som ligger til grunn for prosjektet, og kostnadsutviklingen som har vært, er det etter departementets syn lovlig, og i tråd med Statens bevilgningsreglement, å nå eventuelt foreslå en fremdrift i prosjektet E39 Rogfast som i hovedsak er basert på gjeldende vedtak i Stortinget?
- Videre, vil det etter departementets syn være i tråd med bevilgningsreglementet at dersom kostnadsgjennomgangen av prosjektet viser at det er nødvendig å endre styrings- og kostnadsrammen, skal regjeringen legge det frem for Stortinget så raskt som mulig og uten opphold i prosjektets fremdrift?

Min vurdering:

I Prop. 1 S (2019–2020), side 107-108, opplyste Samferdselsdepartementet at konkurransen for den første av Rogfast-prosjektets tre store tunnelprosjekter ble avlyst fordi tilbudet var vesentlig høyere enn forventet. Videre ble det opplyst at det legges opp til en omfattende gjennomgang av prosjektet.

Som det fremgår av mitt svar av 28. mai 2020 på representantforslag 108 S (2019-2020), mener jeg at Statens vegvesen nå har gjort en grundig gjennomgang av prosjektet.

Etatens vurdering viser at det ikke vil være mulig å gjennomføre prosjektet innenfor kostnadsrammen som Stortinget har vedtatt. Selv om det tas høyde for eventuell usikkerhet i etatens prognose for sluttkostnad for prosjektet, er det likevel stor avstand til den kostnadsrammen som Stortinget har vedtatt. Og basert på etatens gjennomgang av



finansieringsopplegget for prosjektet, er det mye som kan tilsi at den statlige andelen i prosjektet må økes utover det som er lagt til grunn av Stortinget.

Som det går frem av bevilgningsreglementet § 6 kan staten bare pådras forpliktelser når Stortinget har gitt særlig samtykke til det. For investeringsprosjekter innebærer det at det må vedtas kostnadsramme for et prosjekt. Når prognosen for prosjektets kostnader ligger høyere enn kostnadsrammen som Stortinget har vedtatt, er det min vurdering at forslag om ny kostnadsramme må forelegges Stortinget før en kan få videre fremdrift i prosjektet.

Som jeg påpeker i svaret av 28. mai 2020, mener jeg det derfor først bør gjøres en grundig vurdering av situasjonen som nå har oppstått. Når en slik vurdering er gjennomført, vil jeg komme tilbake til Stortinget med saken.

Med hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Knut Arild Hareide', is written over the typed name.

Knut Arild Hareide

Kopi

Statens vegvesen