



STORTINGET

Innst. 354 S

(2019–2020)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:108 S (2019–2020)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag 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

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «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 kontraktsstrategier.
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 eventuelt utvidede styrings- og kostnadsrammene.»

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 Hoksrud, Tor André Johnsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunn es, viser til representantforslaget som inneholder to forslag som har som intensjon å forsere fremdriften av E39 Rogfast.

Forslagsstillerne viser til at prosjektet, som ligger inne i gjeldende Nasjonal transportplan og ble vedtatt 23. mai 2017 ved behandlingen av Innst. 294 S (2016–2017), er startet opp. Første salve ble avfyrt i Arsvågen 4. januar 2018, og arbeidet med sidetuneller ble startet opp både på Bokn og på Harestad. Den 20. september 2019 valgte Vegdirektoratet å avlyse en anbudskonkurranse om den første store kontrakten, fordi tilbudet fra entreprenørene var vesentlig dyrere enn forventet. Videre vises det til at det, etter at prosjektet ble midlertidig stanset, har blitt utført vesentlige endringer i prosjektet, bl.a. kostnadsbesparende tiltak, gjennomføringsstrategi og forutsetninger for finansieringsopplegg, som har fått kostnadene ned på et nivå som ligger innenfor den rammen som Stortinget vedtok da saken ble behandlet og vedtatt. Den 29. april 2020 varslet Samferdselsdepartementet at man ville gå gjennom saken på ny og så sende den tilbake til Stortinget for ny behandling.

Forslagsstillerne viser til at det er forhåndsinnkrevd bompenger til prosjektet siden 2013, ved at det er betalt bompenger på ferjebillett over Boknafjorden.

Komiteen merker seg at forslagsstillerne vil at regjeringen raskt sørger for videre fremdrift i prosjektet, og at prosjektet videreføres basert på gjeldende vedtak i Stortinget og gjeldende kontraktsstrategier. Entreprenørbransjen har et stort behov for sysselsetting, noe dette prosjektet egner seg godt for. Videre merker komiteen seg at forslagsstillerne ber regjeringen komme tilbake til

Stortinget på et senere tidspunkt, og uten opphold i fremdriften i prosjektet, hvis det viser seg nødvendig å utvide styrings- og kostnadsrammene. Forslagsstillerne foreslår videre at staten skal garantere for de eventuelle utvidede styrings- og kostnadsrammene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, viser til behandlingen av Innst. 294 S (2016–2017), der prosjektet E39 Rogfast ble vedtatt. Flertallet vil påpeke at dette er et viktig regionalt og nasjonalt samferdselsprosjekt som vil bidra til å redusere reisetiden og binde sammen regionen mellom Stavanger og Bergen. Dette er et området med stor verdiskaping, og E39 Rogfast er viktig for videre utvikling av hele denne regionen.

Flertallet viser til at Vegdirektoratet avlyste anbuds konkurransen 20. september 2019 fordi det ble avdekket betydelige kostnadsøkninger. Flertallet er opptatt av at store samferdselsprosjekter underlegges en effektiv og grundig kostnadsstyring, og at det var nødvendig med en gjennomgang av prosjektet basert på de kostnadsøkningene som ble avdekket. Vegdirektoratet har gjort en ny vurdering av prosjektet og har foreslått kostnadsreducerende tiltak.

Flertallet vil understreke at det er viktig å opprettholde god fremdrift i gjennomføringen av prosjektet, og vil anmode om at nødvendige avklaringer blir gjort så raskt som mulig.

Flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for en rask fremdrift i prosjektet E39 Rogfast og at det i hovedsak videreføres basert på gjeldende vedtak i Stortinget. 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 slik at fremdriften i prosjektet ikke blir unødig forsinket.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet har registrert at representanter fra Statens vegvesen har uttalt at vesentlige utsettelse utover sommeren vil føre til at den viktige kompetansen på å bygge undersjøiske tunneler er i ferd med å gå tapt i form av oppsigelser fra kritisk kompetente ansatte. Disse medlemmer signaliserer her ved stor bekymring for at Statens vegvesen skal miste denne kompetansen. Derfor er disse medlemmer bekymret for at stadige utsettelse skal føre til at prosjektet, som er et av Norges mest samfunnsøkonomisk nyttige prosjekter, skal bli ytterligere utsatt, og at omkostningene gjennom det skal øke. Det er av kritisk viktighet at prosjektet blir startet opp så fort som overhodet mulig og helst at tilbud blir sendt ut i løpet av sommeren. Om en skal vente til etter sommeren, for

å komme til Stortinget før en eventuell anbudsrunder, vil forsinkelsen i oppstart fort bli på nærmere et år.

Disse medlemmer viser til forslag 2 fra forlagsstillerne. Disse medlemmer har registrert at det er gjennomført kostnadsreduksjoner i prosjektet, og forutsetter at kostnadene kommer innenfor de rammer som ble vedtatt av Stortinget i 2017. Dersom det ikke er mulig, vil disse medlemmer henstille til regjeringen om å finne løsninger på finansierings spørsmålet på en slik måte at det ikke forsinkes prosjektets fremdrift ytterligere. Disse medlemmer viser til statsrådets brev til komiteen med vurderinger av Dokument 8:108 S (2019–2020), der det vises til alternative finansieringsløsninger for eventuelle kostnadsøkninger. Statsråden skriver der at Statens vegvesen mener at økte bompenger vil føre til redusert trafikk, og at dette gir indikasjoner på at bompengekostnaden for trafikantene ikke bør heves vesentlig. Skulle dette likevel være nødvendig, viser disse medlemmer i så henseende til følgende tekst i Granavolden-plattformen:

«[Regjeringen vil] (i)nnføre statlig delgaranti for bompengelån til riksveiprosjekter i fylker som er nær grensen for hvor mye garantier de kan stille, der ordningen gir en reell risikodeling mellom stat og fylke.»

Etter disse medlemmers oppfatning er Rogaland fylkeskommune nå nær, eller muligens over, grensen for hvor mye bompengelån til bygging av statlige vegger det er forsvarlig at de stiller garanti for.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser videre til statsråd Knut Arild Hareides svar av 29. mai 2020 på komiteens spørsmål om lovligheten av å vedta oppstart av prosjekter som har fått økt kostnadsramme ut over Stortingets vedtatte ramme. Der svarer statsråden:

«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.»

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Senterpartiet, tar statsrådets uttalelse til etterretning og mener at det av den grunn vil være i strid med bevilgningsreglementet at Stortinget vedtar å starte opp prosjektet med visshet om at kostnadsrammene kan være høyere enn i Stortingets vedtak. Men flertallet deler samtidig forlagsstillerne utålmodighet i saken.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til forslagsstillernes begrunnelse i forslagsteksten og understreker at de nødvendige kostnadsreduksjonene for å holde prosjektet innenfor de vedtatte styrings- og kostnadsrammene er realistiske og gjennomførbare innen kort tid med vedtak av forslag 1.

Disse medlemmer viser til Statens vegvesens vurdering av at kostnader på om lag 4 mrd. kroner kan kuttes, samt den lokale prosjektorganisasjonens oppfatning om at arbeidet bør kunne ferdigstilles innenfor gjeldende kostnadsrammer. Disse medlemmer mener det er mulig å sikre fremdrift i prosjektet innenfor den vedtatte kostnadsrammen og dermed kunne forvente at regjeringen sikrer fremdrift også før sommeren 2020.

Disse medlemmer mener imidlertid at prosjektets viktighet er av en slik grad at det er riktig å gardere seg mot en eventuell situasjon hvor det må foretas endringer i styrings- og kostnadsrammene. Disse medlemmer viser til forslag 2 og det operative innholdet i vedtakstekstens andre delsetning, som sikrer at opphold i prosjektets fremdrift unngås. Dette styrkes ytterligere ved at Stortinget tydelig signaliserer at staten skal garantere for eventuelle utvidede styrings- og kostnadsrammer.

Disse medlemmer viser til at innbyggere, næringsliv og andre reisende over Boknafjorden allerede har betalt bompenger for prosjektet siden 2013. Det er derfor urimelig at de samme skal belastes for eventuelle ekstra kostnader som tilkommer i prosjektet grunnet manglende fremdrift.

Disse medlemmer viser til at Boknafjordsambandet, som har ferjedriften per i dag, mottar i snitt 450 mill. kroner per år i subsidier. Denne typen ferjedrift er underlagt strenge og kostnadskrevede krav som følge av at det er et riksveiferjesamband, deriblant krav til reserveferje, avganger i perioder av døgnnet med lav inntjening og andre særkrav ut over lovens minimumskrav. Fortsatt ferjedrift som et alternativ til Rogfast kan derfor vanskelig driftes til lavere årlige kostnader enn per i dag.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for en rask oppstart og videre fremdrift i prosjektet E39 Rogfast og at det i hovedsak videreføres basert på gjeldende vedtak i Stortinget. 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.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, viser til statsrådets vurdering av representantforslaget i brev av 28. mai

2020 og er glade for at han deler flertallets oppfatning om de klart positive sidene ved prosjektet, blant annet 40 minutters innspart reisetid mellom Nord-Jæren og Haugalandet, muligjgjøring av et felles bolig- og arbeidsmarked på Sør-Vestlandet og at reisetiden fra øykommunen Kvitsøy blir kraftig redusert.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker viktigheten av å gjenoppta fremdriften i prosjektet. Signalene fra Statens vegvesen og den lokale prosjektorganisasjonen gir god grunn til å mene at kostnadene kan reduseres og i hovedsak holdes innenfor vedtatte rammer. Det er likevel slik at fremdriften som kan settes i gang nå, kun omfatter det første av Rogfast-prosjektets tre store tunnelprosjekter. Dette delprosjektet vil ikke alene kunne forårsake kostander som overskrider gjeldene rammer.

Disse medlemmer legger til grunn at regjeringen vil gjøre den endelige kostnadsgjennomgangen med mål om å kunne realisere prosjektet i hovedsak innenfor vedtatte rammer, og at eventuelle økte kostnader vil bli forsøkt eliminert eller i størst mulig grad minimert. Eventuelle endringer i kostnadsrammen vil regjeringen kunne legge frem for Stortinget før oppstart av delprosjekt 2, og dermed uten å hindre fremdrift i delprosjekt 1.

Disse medlemmer viser til § 6 i bevilgningsreglementet og mener Stortinget tydelig har gitt sitt samtykke til kostandene som staten kan pådra seg i forbindelse med realiseringen av dette prosjektet. Videre vises det til forslag fremmet i saken av medlemmene fra Fremskrittspartiet som bekrefter Stortingets samtykke vedtatt i Innst. 294 S (2016–2017) og gir videre samtykke til at staten kan sikre fremdrift i prosjektets første del parallelt med at den endelige kostnadsgjennomgangen fullføres og eventuell sak fremlegges for Stortinget.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at det er gjort nye økonomiske beregninger for prosjektet. To av forholdene som det legges vekt på, er endring i elbilutviklingen og vilkår for disse samt mulighet for privat ferjedrift. Disse medlemmer mener det er uheldig å legge til grunn denne typen nye forutsetninger for et prosjekt som er behandlet i Stortinget, og der byggingen er satt i gang.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at Samferdselsdepartementet 8. november 2019 varslet at Statens vegvesen skulle se nærmere på Rogfast. Daværende samferdselsminister Jon Georg Dale uttalte da:

«Vi vet ikke hvor lang tid dette kommer til å ta. Det viktigste er at vi reduserer risikoen i prosjektet og får kostnadene under kontroll.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil minne om partiets syn på og gjentatte forslag og ytringer om at hyppige avganger med nullutslippsferger, etter hvert med selvkjørende løsninger, burde vært utredet på en grundig måte for alle fjordkryssingene i prosjektet Fergefri E39. Dette medlem vil vise til partiets to representantforslag om dette: Dokument 8:42 S (2019–2020) og Dokument 8:23 S (2018–2019).

Dette medlem vil sette store spørsmålstejn ved de forutsetningene de samfunnsøkonomiske nytteanalyser bygger på. Dette gjelder både hastigheter, innspar tid og trafikkgrunnlag. Vedlikeholdsutgiftene vil også utgjøre store summer hvert år. Etter opplysninger gitt av tidligere statsråd Ketil Solvik-Olsen om de generelle kostnadene ved undersjøiske tunneler, vil vedlikeholdsutgiftene for Rogfast beløpe seg til godt over 200 mill. kroner i gjennomsnitt hvert eneste år.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sørge for en rask oppstart og videre fremdrift i prosjektet E39 Rogfast og at det i hovedsak videreføres basert på gjeldende vedtak i Stortinget. 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.

Komiteens tilråding

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

Komiteens tilråding II fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen sørge for en rask fremdrift i prosjektet E39 Rogfast og at det i hovedsak videreføres basert på gjeldende vedtak i Stortinget. 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 slik at fremdriften i prosjektet ikke blir unødig forsinket.

II

Dokument 8:108 S (2019–2020) – Representantforslag 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 – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 5. juni 2020

Helge Orten

leder

Øystein Langholm Hansen

ordfører



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 og 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 bybusser 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	+ 4,4	16,3	5,7	+ 1,8
1	Privat ferjedrift	10,6	11,4	+ 7,5	12,6	9,4	+ 5,5
2	Økt andel nullutslipp	11,7	10,3	+ 6,4	13,9	8,1	+ 4,2
3	Kombinasjon alternativ 1 og 2	9,4	12,6	+ 8,7	11,3	10,7	+ 6,8
4	Alt. 3 med 20 % økte takster	9,2	12,8	+ 8,9	11,1	10,9	+7,0

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 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

20/1140-

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

