



STORTINGET

Innst. 342 S

(2021–2022)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:176 S (2021–2022)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås, Audun Lysbakken, Ingrid Fiskaa og Birgit Oline Kjerstad om alternativ til ferjefri E39

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede et nytt og moderat alternativ til ferjefri E39. Alternativet skal sikre lave klimagassutslipp, mindre nedbygging av natur og matjord og reduserte kostnader. Alternativet skal også frigjøre midler til alternative formål, som økt rassikring og å ta vare på eksisterende veier.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling Sande, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, og fra Sosi-

alistisk Venstreparti, Mona Fagerås, viser til representantforslaget fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås, Audun Lysbakken, Ingrid Fiskaa og Birgit Oline Kjerstad om alternativ til ferjefri E39. Komiteen er opptatt av å sikre gode transportkorridorer i Norge, og sikre at både folk og varer kommer raskt og trygt frem.

Komiteen viser videre til at prosjekter langs E39 ble behandlet i Nasjonal transportplan 2022–2033 (NTP).

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til departementets svarbrev av 8. april 2022. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. I svarbrevet viser statsråden til at Stortinget gjennom anmodningsvedtak 35 (2020–2021) har vedtatt at

«Stortinget ber regjeringen sørge for at Statens vegvesen og Nye veier AS ved bygging av nye veier bruker handlingsrommet i vegnormalene for å sikre at tapet av matjord og natur bli så lavt som mulig, samt sørge for at utbyggingskostnader og bompenger holdes nede» (underpunkt 21)

og

«Stortinget ber regjeringen frem mot statsbudsjettet for 2023 komme tilbake med en vurdering av veiporteføljen i NTP for å sikre en effektiv gjennomføring og oppfølging av klimamålene.» (underpunkt 23).

Statsråden viser i brevet videre til at departementet arbeider med å følge opp Stortingets vedtak, og oppfordrer komiteen til å vente på denne gjennomgangen før regjeringen bes om å igangsette nye utredninger som også berører veiporteføljen i NTP.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet, viser til svarbrev fra statsråden hvor det går frem at den samlede mengden klimakutt for fjordkryssingene vil være avhengig av når nullutslippsteknologi en gang i fremtiden kan benyttes på de ferjene som i dag trafikkerer strekningene.

Flertallet viser til at det forventes innfasing av nullutslippsteknologi i fremtiden, men finner det nødvendig å påpeke at ferjene per i dag har fossil framdrift. Flertallet konstaterer at med dagens ferjeløsninger vil en ny og landfast kyststamveg være gunstig når det gjelder utslipp, men registrerer samtidig at en fremtidig nullutslippsteknologi på ferjestrekningene vil kunne gi mindre samlet utslippsgevinst for stamvegsprosjektet.

Flertallet viser også til flertallsmerknaden ifm. Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2022–2033, som peker på at kystvegsprosjektene vil knytte regionene bedre sammen og legge til rette for utvidede bo- og arbeidsmarkeder, og at dette er viktig for å legge til rette for ytterligere vekst og verdiskaping i svært industristerke regioner.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet mener prosjektet med en ferjefri E39 er viktig for Vestlandet og forbindelsen nord-sør langs kysten vår. Kutt i reisetid og høyere standard på veiforbindelsene er viktig.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil understreke betydningen av å bygge ut en god og ferjefri kyststamvei for å binde sammen bo- og arbeidsmarkedsregioner på Vestlandet, øke trafikksikkerheten og sikre god fremkommelighet for folk og for næringslivet. Ved å erstatte dagens ferjeforbindelser med bro og tunnel vil reisetiden mellom vestlandsbyene reduseres betydelig. Disse medlemmer mener derfor det er viktig at man holder på de vedtatte prosjektene langs traseen for E39, og at utbygging starter opp i tråd med Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer mener at utbygging av Hordfast vil være viktig for å realisere det grønne skiftet. Selv om en legger til grunn at nullutslippsteknologi kan brukes på ferjeforbindelsene langs E39, vil det være både energikrevende og dyrt å drifte ferjer på disse strekningene for all fremtid. Betydelig kortere reisetid og døgnåpen vei vil også redusere behov for hyppige flyavganger mellom Bergen og Stavanger, noe som er positivt i et klimaperspektiv. Videre viser disse medlemmer til at Statens vegvesen har lagt ned et betydelig arbeid for å tilpasse prosjektet for å redusere naturinngrep, og at dette er et arbeid som fortsatt pågår.

Disse medlemmer viser til at E39 Ådland–Sveгатjørn, Hordfast, er et omfattende prosjekt både i løsninger og utstrekning og har vært planlagt lenge, og at

det ikke er ønskelig å igangsette nye utredninger som vil skyve prosjektet lenger ut i tid. Hordfast strekker seg over hele 57 km og består av to store broer, en syv kilometer lang tunnel, flere mindre tunneler, veier og via-dukter. Disse medlemmer viser til at prosjektet har høy samfunnsnytte. I tillegg vises det til Menon Economics sin ringvirkingsanalyse fra 2020, som viste at investeringer i utbyggingen av Hordfast kan ha sysselsettingseffekter på opp mot 24 500 i hele landet. Den viste også at verdiskapningen som følger av økningen i økonomisk aktivitet, er på i underkant av 23 mrd. kroner, og at det vil kunne komme skatteeffekter på opp mot 6,5 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser til at det har kommet inn 13 hørings svar til saken, hvor et stort flertall av disse støtter å bygge Hordfast. Ordførere fra 14 kommuner i Sunnhordland og på Haugalandet peker på at Vestlandet står overfor store utfordringer i forbindelse med omstillingen til det grønne skiftet, som vil kreve mye av nærings- og arbeidslivet, og at en avgjørende konkurransefaktor vil være bedre mobilitet og utvidede bo- og arbeidsmarkedsregioner. Videre peker dette innspillet på at det haster å binde Bergen og Stavanger sammen. Rogfast er under bygging, men den store gevinsten kommer ikke før også Bergen får en moderne og ferjefri forbindelse.

Disse medlemmer viser til at flere av høringsinnspillene mener Vestlandet må bygges sammen for å styrke Norges konkurransekraft. Initiativ Vest peker særlig på Vestlandets topografi, med brede og dype fjorder, de mange fjellovergangene og alle øyene fører til store kommunikasjonsmessige utfordringer som går ut over mulighetene for utvikling og samarbeid. De peker videre på at infrastrukturprosjekter som ferjefri E39 derfor er avgjørende for å sikre effektiv flyt av mennesker, varer og tjenester og for å knytte sammen ulike regioner. Landsdelen vil spille en nøkkelrolle i det grønne skiftet og trenger derfor økt mobilitet og bedre tilgang på kompetanse. Videre viser disse medlemmer til innspillene fra sjømatnæringen og industribedriftene i Sunnhordland som mener Hordfast vil være avgjørende for fremtidig utvikling.

Disse medlemmer viser også til høringsinnspill fra Møreaksen AS og Hordfast AS som viser til at dagens ferjer er en stor hemske for beredskap, næringsliv og bo- og arbeidsmarkedssituasjonen nord på Vestlandet.

Videre viser disse medlemmer til Innst. 265 S (2019–2020) fra transport- og kommunikasjonskomiteen Dokument 8:42 S (2019–2020) fremsatt av Sosialistisk Venstreparti, som omhandlet å vurdere et ferjealternativ på E39 til erstatning for broer og faste forbindelser. Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre tilrådte at representantforslaget ble avvist, noe også Stortinget sa seg enige i (mot 6 stemmer).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener ferjefri E39 må prioriteres med oversjøiske alternativ i fjordkryssingene. Eksempelvis satses det på ny og god teknologi for flytebruer i Hordfast. Slike fjordkryssinger har vist seg både mer rasjonelle og over tid mer miljøvennlige enn ferjer. Disse medlemmer viser også til at moderne motorveier er bedre for miljø og klima, fordi kortere strekninger og flerfelts motorveier fører til at trafikken flyter bedre.

Disse medlemmer mener veinettet mellom fjordkryssingene burde prioriteres høyest i utbyggingsrekkefølgen. Det er der de største flaskehalsene befinner seg i dag, og hvor behovet er mest presserende. Utbygging av veinettet mellom fjordkryssingene vil også bidra til å øke trafikkgrunnlaget for fjordkryssingene.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at dagens planer for ferjefri E39 er svært miljøfiendtlige og kostbare. Dette medlem peker på at dagens trasé vil ødelegge store mengder verdifull matjord og urørt natur. Dette medlem peker også på at veiprojektet vil føre til kraftig trafikkøkning, som vil gjøre det vanskelig å nå både Norges klimamål, nullvekstmålet for byene og målet om godsoverføring fra vei til sjø og bane. Dette medlem vil også understreke at prosjektet vil bli svært dyrt, både for staten og for folk gjennom økte bompenger.

Dette medlem viser til at bompengeregningen for ny E39 mellom Kristiansand og Trondheim kan bli på 3 700 kroner ifølge TØI. Dette medlem stiller seg spørrende til at det planlegges så store motorveiprojekter når folkeviljen til å finansiere store motorveiprojekter med bompenger har vist seg å være lav.

Dette medlem vil også vise til at det har kommet mye ny kunnskap om alvoret i situasjonen for natur og klima, samt hvor enorme kostnadene for veiprojektet kan bli, siden planleggingen av ny E39 startet, uten at dette har fått vesentlig innvirkning på planene til nå. Dette medlem viser også til at dagens økonomiske situasjon tilsier at det bør gjøres en ny vurdering av planene for ny E39 og andre miljøfiendtlige og kostbare motorveiprojekt.

Dette medlem viser til at den foreløpige prislappen på ferjefri E39 mellom Trondheim og Kristiansand er på svimlende 382 mrd. kroner. Dette medlem vil understreke at den samfunnsøkonomiske netto nytten er anslått til -176 mrd. kroner (TØI, 2020). Dette medlem vil også nevne at kostnadene har økt betydelig siden prosjektet først ble lansert.

Dette medlem legger merke til at det påstås at dette gigantiske motorveiprojektet vil være positivt for klimaet. Dette medlem registrerer at det har blitt gjort klimaberegninger som viser at prosjektet kanskje kan få lavere utslipp i et hundreårsperspektiv. Dette medlem vil påpeke at vi skal mer enn halvere utslip-

pene våre innen åtte år, og ha netto null utslipp om under tretti år, og stiller seg derfor kritisk til hva et hundreårsperspektiv skal være godt for, utover å få et prosjekt til å se grønnere ut enn det er. Dette medlem vil trekke frem at nullutslippsferjer kommer mye bedre ut i de tidsperspektivene som faktisk er relevante for klimamålene vi har satt oss.

Dette medlem vil også påpeke at storstilt trafikkvekst inn til byene vil være langt mer energikrevende enn nullutslippsferjer. Dette medlem er klar over at prosjektet har vært arbeidet med lenge, men mener vi ikke kan gjennomføre overdimensjonerte og miljøfiendtlige samferdselsprosjekter bare fordi de ble påbegynt for lenge siden, snarere tvert imot.

Dette medlem mener det nå er på høy tid å sette en fot i bakken og få utredet et nytt, helhetlig alternativ til det konseptet som planlegges nå, som gir en bedre og sikrere vei enn i dag, samtidig som man tar vare på miljøet og senker kostnadene kraftig.

Dette medlem mener følgende prinsipper må legges til grunn for en slik utredning:

- Dagens trasé skal i hovedsak være utgangspunktet.
- Tofelts vei med gul midtstripe blir standard, med trefelts vei og forbikjøringsfelt der det er passende.
- Sikkerhet har høy prioritet, med lyse tunneler, rasisikring og midtdeler der dette er tjenlig.
- Trafikkvekst skal ikke være et mål. Der det likevel vurderes løsninger som kan gi trafikkøkning, skal kollektivalternativer som hindrer dette, bli etablert.
- Planen for utbygging skal bidra til å oppfylle Norges klimamål og oppnå den samlede målsettingen for jordvern, utslipp fra areal og nullvekst.
- I beregning av samfunnsøkonomisk nytte skal man bruke karbonpriser i tråd med at verden når 1,5-gradersmålet. Alle utslipp skal medregnes, både direkte utslipp, indirekte utslipp fra utbygging og utslipp fra arealendringer.
- Lave framtidige vedlikeholdsutgifter skal ha høy prioritet i planen.
- E39 skal ha gode ferjetilbud der bru eller tunnel er negativt for natur og miljø, eller der kostnadene blir urimelig høye. Planen skal basere seg på ferjer med nullutslippsteknologi.
- Planleggingen skal ses i sammenheng med målet om at godstrafikken på strekningen i størst mulig grad skal overføres fra vei til sjø.
- Atskilte gang- og sykkelveier skal som hovedregel etableres langs traseen.
- Kollektivfelt må få høy prioritet ved byer og tettsteder.

Dette medlem peker på at en slik alternativ utbedring av E39 vil være svært positivt for klima, natur og matjord og det vil føre til kraftig reduserte bompenger for bilistene. Dette medlem peker på at det også vil

frigjøre nødvendige midler som kan brukes på for eksempel livsviktig rassikring og miljøvennlig transport.

Dette medlem viser til at ferjefri E39 spiser opp store deler av både statsbudsjettet og samferdselsbudsjettet. Dette medlem stiller også spørsmål ved om overdimensjonerte motorveiprojekt virkelig skal prioriteres fremfor å ta vare på de veiene vi har og å sikre trygge og gode hverdagsveier samt et godt kollektivtilbud i hele landet.

Dette medlem mener det er mye å spare på å nedskalere veiplanene. En smalere vei med lavere fartsgrense er vesentlig billigere å bygge og vedlikeholde, gir mindre støy, lavere klimagassutslipp og mindre arealinngrep.

Dette medlem viser til at store veiprojekter er en stor årsak til nedbygging av matjord. Dette medlem viser til at matjord er en svært begrenset ressurs. Dette medlem mener det er avgjørende å ta vare på norsk matjord for å sikre vår matberedskap, selvforsyning og evne til å produsere mat til framtidige generasjoner. Dette medlem mener det er viktig å hindre at nye veiprojekter ødelegger matjorden vår.

Dette medlem viser til at det er et stort behov for økte midler til å ta vare på veiene vi har. Vedlikeholdsetterslepet er i dag på rundt 100 mrd. kroner. Dette medlem vil også peke på at spørreundersøkelser viser at folk flest mener vedlikehold bør prioriteres fremfor nye veiutbygginger.

Dette medlem viser også til at flere av de nye motorveiene for høy fart legges lenger unna byene og tettstedene. Det gagnar dem som kjører langveis fra, på bekostning av de lokale reisende, som kan få lenger kjøring til og fra hovedveien, og dermed ikke spare tid i det hele tatt. Dette medlem peker derfor på at opprusting av dagens vei vil gi bedre vei for flere.

Dette medlem vil gjerne skissere noen ulike alternativer for nedskalering av planene for ny E39. Dette medlem vil med dette også vise til en gjennomgang Naturvernforbundet har gjort av mulige innsparring i store motorveiprojekt.

E39 Mandal–Lyngdal øst

Dette medlem viser til at Nye Veier planlegger å bygge ny E39 mellom Mandal og Lyngdal øst til en anslått total kostnad på 8,1 mrd. kroner. Dette medlem viser til at strekningen planlegges for 4 felt med fartsgrense 110 km/t. Det til tross for at strekningen ble anbefalt bygget med 2/3 felt og midtrekkverk. Dette medlem mener planene for 4-feltsvei bør droppes, og viser til at det alternativt kan satse på utbedring av dagens vei, supplert med et par lengre tunneler, blant annet forbi Mandal. Dette medlem viser til at dette kan redusere kostnadene med 40 pst. og hindre store arealinngrep.

E39 Lyngdal–Ålgård

Dette medlem viser til planene om ny E39 Lyngdal vest–Ålgård som skal bygges av Nye Veier til en anslått prislapp på 30 mrd. kroner. Dette medlem viser til at det ennå er mulig å stoppe planene for i alle fall den nordligste delen av strekningen, mellom Bue og Ålgård. Dette medlem viser til at også denne veien er planlagt med 4 felt og fartsgrense 110 km/t, selv om anbefalingen var å bygge 2/3 felt med midtrekkverk. Dette medlem vil peke på at mye av strekningen har betydelig lavere trafikkmengde enn det som kan sies å være forenelig med dimensjoneringen av disse veiplanene. Dette medlem vil også peke på at den nye veien vil gjøre store deler av den relativt nye veiutbyggingen mellom Feda og Handeland overflødig. Dette medlem mener dette er dårlig bruk av fellesskapets ressurser. Dette medlem peker også på at planene innebærer store ødeleggelser av natur. Dette medlem peker på at det alternativt er mulig å beholde dagens vei fra Lyngdal vest til Feda. Vestover til Ålgård kan det velges løsninger som kombinerer utbedring av dagens vei og noen nybygde delstrekninger, dels i lengre tunneler. Utenom tunnelene og noen tettsteder kan det også etableres midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Dette medlem viser til at dette kan redusere kostnadene med 50–60 pst.

E39 Ålgård–Hove

Dette medlem viser til planene om ny firefelts E39 mellom Ålgård og Hove, som vil koste anslagsvis 3,9 mrd. kroner. Dette medlem viser til at disse planene vil føre til betydelige inngrep i verdifull matjord. Dette medlem peker også på at planene vil legge til rette for økt biltrafikk, stikk i strid med regionens nullvekstmål. Dette medlem peker på at dette igjen vil skape mer køer andre steder. Dette medlem peker på at et langt rimeligere og bedre alternativ vil være gjenåpning av Ålgårdbanen. Dette medlem viser til at dette vil kunne flytte en million reisende årlig vekk fra veinettet, og dermed redusere belastningen kraftig. Dette medlem vil også vise til at ved å stoppe dagens planer om firefeltsvei og heller utbedre dagens vei, kan man gjøre store innsparinger. Dette medlem viser til at ved å bygge land tunnel mellom Bråstein og Figgjo med fartsgrense 90 km/t og to felt kan man også spare mye matjord. Det vil også være bedre for lokaltrafikken.

E39 Smiene–Harestad

Dette medlem viser til planene om ny firefelts E39 mellom Smiene og Harestad, som vil koste anslagsvis 3,5 mrd. kroner. Dette medlem peker på at prosjektet innebærer betydelig nedbygging av matjord. Dette medlem peker også på at prosjektet vil føre til mer veitrafikk, stikk i strid med nullvekstmålet. Dette medlem viser til at ved for eksempel heller å satse på

omfattende avbøtende tiltak langs dagens vei for å oppnå økt trafikksikkerhet og bedre bomiljø, kan man kutte anslagsvis 90–95 pst. av kostnadene. Dette medlem mener man heller bør sørge for ytterligere satsing på kollektiv, sykkel og gange i regionen.

Hordfast

Dette medlem viser til planene om Hordfast, som har en foreløpig prislapp på 37,7 mrd. kroner. Dette medlem vil understreke at dagens vei har en lav trafikkmengde, som ifølge dette medlem ikke står i stil til dimensjoneringen av disse planene. Dette medlem viser til at Hordfast vil føre til mer biltrafikk, som igjen vil undergrave nullvekstmålet i de store byene og skape mange miljøutfordringer. Dette medlem synes det er spesielt alvorlig at motorveien skal gå rett gjennom verdifull og uerstattelig regnskog. Dette medlem peker også på at Hordfast vil utfordre kapasiteten på tilgrensende veier, som kan utløse behov for ytterligere kostbare og miljøfiendtlige veiprojekter.

Dette medlem mener planene for Hordfast må stanses. Dette medlem peker også på at det alternativt kan settes av et mindre beløp til eventuelle utbedringer av eller avbøtende tiltak langs dagens vei. Dette medlem viser til at dette kan redusere kostnadene med 99 pst. Dette medlem mener det er viktigere å satse på god framkommelighet mellom ferjeleiene, uten store bompenger, og med omstilling til elektriske ferjer.

E16/E39 Fjøsanger–Arna–Vågsbotn–Klauvaneset (Ringveg øst)

Dette medlem viser til planene for ny Ringveg øst med 4 felt og fartsgrense 100 km/t. Dette medlem viser til at prosjektet har betydelig negativ samfunnsøkonomisk netto nytte. Dette medlem viser til at den nye veien er anslått til å koste 19 mrd. kroner. Dette medlem viser til at prosjektet både er i strid med nullvekstmålet og vil gi betydelige arealkonflikter. Dette medlem mener planene om ny firefeltsvei må droppes. Dette medlem peker på at det alternativt kan gjennomføres oppgradering og sikring av dagens vei mellom Nesttun og Arna, og tofelts tunnel forbi Grimesvingene. I tillegg kan dagens vei nord for Arna utbedres og få midtrekkverk på mesteparten av strekningen, supplert med en ny tunnel på Hylkje som reduserer lokal trafikkb belastning. Dette medlem peker på at dette kan redusere kostnadene med 75–80 pst.

Møreaksen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at planene om å bygge Møreaksen har en foreløpig prislapp på 24,3 mrd. kroner. Disse medlemmer peker på at ny vei i stor grad vil gå i ny trasé, med betydelige nye inngrep, både i kulturlandskap, nedbygging av myr og store klimagassutslipp. Disse medlemmer viser

til at Møreaksen vil skape mye ny biltrafikk og kanalisere store mengder trafikk, både personbiler og tungtransport, gjennom Molde sentrum og øst for byen, tett på barneskoler og barnehager. Disse medlemmer viser også til at verdifulle rekreasjonsareal ned mot sjøen vil gå tapt til veibygging. Disse medlemmer vil også peke på at da behandlingen av trasé i Molde var til behandling i kommunestyret, var det en forutsetning at det skulle bygges tunnel forbi sentrum, men dette vedtaket ble ikke tatt til følge i den videre prosessen. Disse medlemmer vil også peke på at dagens planer vil bety en betydelig bompengbelastning for dem som bor der. Disse medlemmer vil også opplyse om at Møreaksen vil gjøre at de pågående utbedringene av dagens vei opp til Ørskogfjellet ikke lenger vil ha noen nytte.

Disse medlemmer mener planene om Møreaksen må skrinlegges, og at man heller bør fortsette arbeidet med utbedring av dagens vei.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti peker på at det kan være behov for større utbedringer vest for Ørskogfjellet, med etablering av midtrekkverk der veien går i dalen og med mulig tunnel forbi Sjøholt. Dette medlem viser til at dette kan redusere kostnadene med anslagsvis 85–90 pst. Dette medlem mener også at dette kan frigjøre nødvendige midler til å redusere vedlikeholdsetterslepet og utbedre andre deler av veinettet i regionen.

Dette medlem fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede et nytt og moderat alternativ til ferjefri E39. Alternativet skal sikre lavere klimagassutslipp, mindre nedbygging av natur og matjord og reduserte kostnader. Alternativet skal også frigjøre midler til alternative formål, som økt rassikring og å ta vare på eksisterende veier.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen utrede et nytt og moderat alternativ til ferjefri E39. Alternativet skal sikre lavere klimagassutslipp, mindre nedbygging av natur og matjord og reduserte kostnader. Alternativet skal også frigjøre midler til alternative formål, som økt rassikring og å ta vare på eksisterende veier.

Komiteens tilråding

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

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

vedtak:

Dokument 8:176 S (2021–2022) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås, Audun Lysbakken, Ingrid Fiskaa og Birgit Oline Kjerstad om alternativ til ferjefri E39 – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 19. mai 2022

Erling Sande

leder

Liv Kari Eskeland

ordfører

**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/938-4

8. april 2022

Representantforslag 176 S (2021-22) fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås, Audun Lysbakken, Ingrid Fiskaa og Birgit Oline Kjerstad om alternativ til ferjefri E39 - vurdering

Jeg viser til brev av 05.04.2022 fra Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget, der det bes om min vurdering av representantforslag 176 S: «Stortinget ber regjeringen utrede et nytt og moderat alternativ til ferjefri E39. om at Stortinget ber regjeringen utrede et nytt og moderat alternativ til ferjefri E39 Alternativet skal sikre lavere klimagassutslipp, mindre nedbygging av natur og matjord og reduserte kostnader. Alternativet skal også frigjøre midler til alternative formål, som økt rassikring og å ta vare på eksisterende veier».

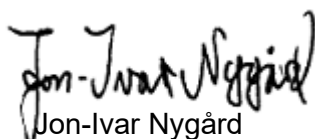
Forslaget refererer som utgangspunkt til «dagens planer for ferjefri E39 mellom Trondheim og Kristiansand». Jeg vil innledningsvis bemerke at i stortingsmeldingen Meld. St. 20 (2020-2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* (NTP) er begrepet «ferjefri» benyttet to ganger, om prosjektene E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast) og E39 Ålesund–Molde. Det er gjort et betydelig utrednings- og utviklingsarbeid for å undersøke mulighetene for å gjøre hele E39 ferjefri, men det er altså ikke slik at det med prioriteringene i NTP er lagt opp til å virkeliggjøre disse planene innenfor 12-års-perioden. Dersom representantenes uttrykte formål om å frigjøre midler til alternative formål skal oppnås, er det derfor nærliggende å legge til grunn at det primært handler om å ikke bygge de to nevnte prosjektene. Jeg vil minne om at spørsmålet om å starte bygging av disse prosjektene, slik de er beskrevet i NTP med bompenger, uansett vil måtte besluttes av Stortinget.

Forslagsstillerne gir uttrykk for at lavutslippsrevolusjonen innen ferje- og båttrafikk aldri har vært reflektert i eksisterende utredninger for E39 og må tas hensyn til i det videre arbeidet, og peker her spesielt på innsatsen til fylkeskommunene langs kysten. Jeg vil for ordens skyld gjøre oppmerksom på at det også er gjort en betydelig innsats for lav- og nullutslippsferjer på

riksvei. Videre er dette temaet berørt i NTP, eksempelvis heter det i omtalen av Hordfast (s. 211): «Prosjektet bidrar til trafikkvekst og økte klimagassutslipp. Beregningen av prosjektets påvirkning på klimagassutslipp er følsom for om man legger til grunn nullutslipps- eller gassferje på strekningen. I dag går ferjene på gass, men vi forventer at nullutslippsløsninger vil fases inn framover. I beregningen er det derfor forutsatt at ferjene drives med nullutslippsteknologi, slik at avvikling av ferjedriften ikke vil gi reduserte klimagassutslipp. Dersom man i stedet forutsetter at ferjedriften også framover vil være basert på fossil drivstoffteknologi, vil prosjektet gi betydelig reduserte klimagassutslipp som følge av at ferjedriften erstattes med bru. Under en slik forutsetning øker lønnsomheten av prosjektet til 13,7 mrd. kroner, med netto nytte per investerte krone på 0,3.»

Veiprosjektene som inngår i NTP gjennomgikk en betydelig optimalisering forut for at meldingen ble lagt fram, der det ble sett på mulighetene for å redusere kostnader i det enkelte prosjekt. Stortinget har videre i anmodningsvedtak 35 konkludert at «Stortinget ber regjeringen sørge for at Statens vegvesen og Nye veier AS ved bygging av nye veier bruker handlingsrommet i vegnormalene for å sikre at tapet av matjord og natur bli så lavt som mulig, samt sørge for at utbyggingskostnader og bompenger holdes nede» (underpunkt 21) og «Stortinget ber regjeringen frem mot statsbudsjettet for 2023 komme tilbake med en vurdering av veiporteføljen i NTP for å sikre en effektiv gjennomføring og oppfølging av klimamålene.» (underpunkt 23). Departementet arbeider med å følge opp Stortingets vedtak (og har bedt Statens vegvesen og Nye Veier AS om underlag til dette arbeidet), og legger opp til å komme tilbake til Stortinget på egnet måte om den gjennomgangen Stortinget har bedt om. Jeg vil oppfordre komiteen til å vente på denne gjennomgangen før regjeringen bes om å igangsette nye utredninger som også berører veiporteføljen i NTP.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård