



Representantforslag 80 S

(2012–2013)

fra stortingsrepresentantene Siv Jensen, Bård Hoksrud, Arne Sortevik, Åse Michaelsen, Solveig Horne, Gjermund Hagesæter, Åge Starheim, Harald T. Nesvik og Per Sandberg

Dokument 8:80 S (2012–2013)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Jensen, Bård Hoksrud, Arne Sortevik, Åse Michaelsen, Solveig Horne, Gjermund Hagesæter, Åge Starheim, Harald T. Nesvik og Per Sandberg om bygging av ferjefri E39 basert på prosjektfinansiering og prosjektorganisering

Til Stortinget

Bakgrunn

Ferjefri E39 fra Kristiansand til Trondheim har som mål å redusere reisetiden og styrke arbeidsmarkedsregionene underveis på veistrekningen.

På prosjektets hjemmeside omtales ferjefri E39 slik (<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/ferjefriE39>):

«Statens vegvesen har fått i oppdrag å sette i gang eit prosjekt som skal greie ut kva for potensial ein ferjefri kyststamveg vil ha for næringsliv og tilhøyrande bu- og arbeidsregionar. Det skal òg gjerast ein jobb med å greie ut og vurdere teknologiske løysingar for fjordkryssingar. I tillegg til desse to delprosjekta skal det vurderast korleis tekniske anlegg for fjordkryssingane kan nyttast til å utvinne kraft frå straum, bølger og vind. Òg det skal vurderast kva type gjennomføringsstrategiar og kontraktsformer som er best eigna for eit prosjekt av så stort omfang.

Prosjektet gjeld for E39 mellom Kristiansand og Trondheim. Arbeidet skal leiast av ei styringsgruppe. Fylkesordførarar frå seks fylker, regionvegsjefane i vest, sør og midt og direktørane for Trafikktryggleik, miljø og teknologiavdelinga (TMT) og Veg- og transportavdelinga i Statens vegvesen, er medlemmer av gruppa som blir leia av Vegdirektør Terje Moe Gustavsen. Representantar for nærings- og arbeidslivsorganisasjonar og andre naturlige offentlege og private interessegrupper skal utgjere ei referansegruppe for prosjektet.»

På Statens vegvesens hjemmeside omtales statusrapport fra utredningsprosjektet ferjefri E39 slik:

(<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/ferjefriE39/Nyhetsarkiv/Ferjefri+E39+gir+stor+innsparing.415576.cms>)

«En investering på rundt 100 milliarder i et ferjefritt E39 kan endre kjøretiden mellom Kristiansand og Trondheim fra 20 til 13 timer. For trafikantene kan det gi reduserte tids- og kjørekostnader på 4-6 milliarder kroner i året.

Dette går fram av statusrapporten fra utredningsprosjektet ferjefri E39 som nå er sendt Samferdselsdepartementet. Endelig rapport ventes å foreligge i løpet av 2013. Statusrapporten danner grunnlag for mulig omtale av prosjektet i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan.

I prosjektrapporten understrekes det at de samfunnsmessige effektene er vanskelig å kvantifisere. Dette er derfor noe prosjektet vil jobbe videre med i år. Foreløpig utredning viser likevel så langt at de regionale virkningene av å bygge ut og gjøre E39 ferjefri kan bli enda større enn virkningen som er beregnet for trafikantene. Dette skyldes blant annet at når ferjene avløses av faste vegforbindelser, vil flere felles bo- og arbeidsområder bli større. Utredningene indikerer at de nasjonaløkonomiske virkningene vil være de aller største

20 års byggetid

Statusrapporten fra utredningsprosjektet konkluderer også med at utbyggingen av en ferjefri E39 fra Kristiansand til Trondheim kan gjøres unna på 20 år dersom den gjennomføres samlet. For å klare det, trengs forenklinger i blant annet planleggingssystem, tidspunkt for ekstern kvalitetssikring og i måten entreprenør skal kontraheres.

Utredningen har så langt vist at det er teknisk mulig å krysse alle de gjenværende fjordene langs E39 med fast bruforbindelse. Nøkkelen til å krysse de virkelige brede og dype fjordene ligger i å sprengre grensene for den bruteknologien vi har i dag, samtidig som vi tar i bruk og videreutvikle teknologi og erfa-

ring fra offshorevirksomheten i Nordsjøen. Gjennom utredningsarbeidet har Vegvesenet kommet fram til en rekke alternative løsninger for faste forbindelser basert på hovedprinsippene for hengebruer, flytebruer, rørbruer eller varianter og kombinasjoner av disse.

Potensiale for produksjon av fornybar kraft

Det ser også ut til at det er stort potensiale for å produsere kraft fra strøm og bølger i tilknytning til bruene. I rapporten peker Vegvesenet på at dette er interessant å undersøke nærmere av hensyn til klimaregnskapet for vegsektoren.»

Hovedrapporten finnes her:

http://www.vegvesen.no/_attachment/415285/binary/711216

Forslagsstillerne vil spesielt trekke frem følgende fra hovedrapporten:

«En utbygging for rundt 100 milliarder kroner over 20 år vil gi en innsparing i reisetid for dagens trafikanter på om lag sju timer. For trafikantene vil dette alene gi reduserte kjøre- og tidskostnader på i størrelsesorden 4-6 milliarder kroner pr år. Dette er alene nok til å forsvare et samlet prosjekt som en investering. Med utgangspunkt i trafikkvekst og prognoser som er omtalt i kulepunktet under, er det forventet at disse tallene vil bli langt større i årene som kommer.

- Trafikken langs E39 har over mange år økt langt mer enn resten av landet, og reflekterer det spesielt høye aktivitetsnivået langs mesteparten av denne kystlinja. For ferjesambandet Mortavika-Arsvågen i Rogaland har trafikken mer enn tredoblet seg de siste 20 årene (fra 1990-2011). Dette tilsvarer en økning på 5,8 prosent i året. For sambandene videre oppover i Hordaland, Sogn og Fjordane, og Møre og Romsdal har veksten også vært høy og har variert mellom 2,4 og 5,5 prosent. Dette er betydelig over gjennomsnittet for landet, som mellom de enkelte fylker varierer mellom 1,5 og 2,5 prosent i året i samme periode.»

Og

«Når ferjene blir avløst av faste forbindelser vil flere felles bo- og arbeidsområder bli større. For Bergen-Stavanger, og arbeidsmarkedstriangelet Molde-Ørsta/Volda/Hareid-Ålesund indikerer noen utredninger fra forskningsmiljø langsiktige økninger i produktivitet (økning av inntektsnivået til arbeidstakerne i disse områdene) på henholdsvis 10 og 1,3 milliarder kroner i året. Andre utredninger indikerer lavere tall, men samtlige utredninger går i samme svært positive retning med store samfunnsgevinster som ikke blir verdsatt i analyser som brukes i dag. Sluttrapporten vil også se på effektene av E18-utbyggingen mellom Kristiansand og Grimstad, og for Krifast på Nordmøre.»

Forslagsstillerne viser også til tilleggsutredning om E39 Aksdal-Bergen i Hordaland, datert desem-

ber 2012. (<http://www.regjeringen.no/Upload/SD/Vedlegg/KVU-rapporter/tilleggsutgr2012.pdf>)

Førinformasjon fra regjeringen fra ny Nasjonal transportplan 2014–2023

I uke 10 i 2013 informerte representanter fra regjeringen om at prosjekt ferjefri E39 er på plass i kommende ny Nasjonal transportplan (NTP) for 2014–2023 med antatt byggetid på 20 år og finansiering som i hovedsak består av bompenger. Forslagsstillerne viser bl.a. til oppslag i VG 7. mars 2012 (<http://www.vg.no/nyheter/utskriftsvennlig/?artId=10101376>).

Forslagsstillerne viser videre til Adresseavisen (<http://www.adressa.no/nyheter/innenriks/article/7214801.ece>):

«150 milliarder

Liv Signe Navarsete forteller at totalrammen på ferjefri E39 er på 150 milliarder kroner. Hvor stor bompengandelen blir til slutt er derimot i det blå.

- Det har jeg ikke tall på. Vegvesenet må i hvert enkelt bompengeprojekt se på hva som er potensialet. Bompengandelen vil nok variere.

- *Hvilke fjordkryssingsprosjekter kommer etter Rogfast?*

- Det ene er Hordfast. Møreaksen er også kommet langt i planleggingen. Alle fjordkryssinger og flere veiprojekter vil få planleggingsmidler i NTP, sier Navarsete.»

Vurdering

Ferjefri E39 er et viktig og lønnsomt prosjekt. Forslagsstillerne peker på at dette nok er det største samferdselsprosjektet i nyere tid og viser til at Gardermobanen inklusive togsett kostet 10 mrd. kroner å bygge. Utbyggingen pågikk i 5 år, fra 1994 til 1999.

Prosjektgruppen i Statens vegvesen har anslått utbygging av ferjefri E39 til ca. 120 mrd. kroner.

Når prosjektet vil gi trafikantene langs E39 redusert reisetid med rundt 7 timer, vil de reduserte tids- og kjørekostnadene bli mellom 4 og 6 mrd. kroner pr. år.

I et tidsperspektiv på 40 år er dette alene nok til å forsvare en slik investering. Forslagsstillerne minner om at levetid er langt mer enn 40 år og at en omfattende tilleggs effekt er effekten av forsterkede arbeidsmarkedsregioner langs en oppgradert og ferjefri E39. Forslagsstillerne peker også på de store miljøeffektene av kortere transporttid på moderne vei. Ferjefri E39 er derfor også et viktig miljøprosjekt.

Forslagsstillerne mener nasjonen Norge må gripe de store nasjonale gevinstene som ligger i dette viktige prosjektet. Forslagsstillerne mener det bør gjøres ved at prosjektet finansieres og organiseres som et eget prosjekt og utenfor statsbudsjettet.

I årene som er gått fra Gardermobanen ble ferdigstilt, er Norge blitt en rik oljenasjon. Samtidig er de

samferdselsmessige utfordringene blitt både tydeligere og større; særlig på vei.

Norge trenger en betydelig oppgradering av det nasjonale og det fylkesvise veinettet. At oljefondet nå har passert 4 000 mrd. kroner og at avkastningen fortsatt er god, illustrerer at Norge har økonomi til å modernisere egen infrastruktur basert på statlig finansiering. Men kobling av nødvendige og lønnsomme investeringer av norsk finanskapital i norsk realkapital krever nye løsninger både finansielt og organisatorisk; løsninger utenfor rammen av årlig statsbudsjett og etablerte etater.

Prosjektfinansiering

Informasjon fra regjeringshold om kommende forslag til ny NTP 2014–2013 tyder på at ingen nye verktøy tas i bruk. Prosjektet ferjefri E39 får omtale, statlig bidrag til ferjefri løsning i Rogaland med 1 av 9 mrd. kroner, planleggingsmidler til videre arbeid i andre fylker samt en antydning tidsramme på 20 år. Finansiering, tempo og organisering er i beste fall uavklart og overlatt til kommende statsbudsjetter og ikke minst kommende rulleringer av NTP. Store nasjonale prosjekt kan, etter forslagsstillernes mening, ikke bygges på denne måten. Forslagsstillerne mener dette er en utdatert måte å bygge et så omfattende og lønnsomt samferdselsprosjekt på. Ettårige statsbudsjett er uegnet for å håndtere investeringer i infrastruktur.

Forslagsstillerne mener staten skal dekke finansieringen.

Representantene fra Fremskrittspartiet vil i henhold til sitt program at staten finansierer utbygging av riksveier og dagens fylkesveier og at riksveiferjeforbindelsene skal være gratis. Utbygging av ferjefri E39 basert på bompengefinansiering som hovedfinansiering vil sende ytterligere og omfattende skatte-regning til bilistene i de neste 20 årene for å finansiere en samfunnsøkonomisk nyttig investering for Norge.

Forslagsstillerne vil gå imot en slik urimelig finansieringsmodell. Forslagsstillerne viser til at bilistene i 2013 vil betale ca. 55 mrd. kroner i skatt og avgift på bilkjøp og bilbruk. Av dette går vel 21 mrd. kroner til drift, vedlikehold og bygging av ny vei. I tillegg vil bilistene betale ca. 10 mrd. kroner i bompenger i 2013.

Forslagsstillerne mener prosjektet må få avklart, forutsigbar og langsiktig statlig finansiering. Det åpner for samlet utbygging og vil være attraktivt for de største internasjonale veibyggerne. Begge deler vil kunne medføre rimeligere utbygging og raskere utbygging enn 20 år.

Forslagsstillerne viser til rapporten «Raskere og smartere samferdselsutbygging» som ble presentert på Samferdselsdepartementets transport- og logistikkforum i 2010 og overlevert til daværende samferdselsminister av Erling Sæther fra Schenker AS.

For å skaffe nødvendig forutsigbarhet mener Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) at prosjektene må være fullfinansiert ved oppstart. En slik forutsigbarhet vil gi en mer rasjonell og effektiv utbygging.

Forslagsstillerne viser til omtale her: <http://www.nho.no/transport-og-kommunikasjon/raskere-og-smartere-utbygging-article22292-92.html>, og til rapporten her: http://www.nho.no/getfile.php/bilder/Root-NY/filer_og_vedlegg1/Raskere%20og%20smartere%20samferdselsutbygging%281%29.pdf

Prosjektorganisering

Forslagsstillerne mener dette viktige prosjektet må gjennomføres utenfor etablert etat Statens vegvesen/Vegdirektoratet og i et eget prosjektselskap.

Fordelene med prosjektorganisering er at den er fleksibel, effektiv og kvalitetsbevisst, det er oppmerksomhet på sluttproduktet og resultatansvar, og det er en tidsbegrenset organisering.

Prosjektorganisering kan, etter forslagsstillernes oppfatning, sikre nødvendig fornyelse i planlegging, valg av løsninger og i gjennomføring. Forslagsstillerne peker på at den prosjektgruppen som til nå har arbeidet med prosjektet ferjefri E39 tydelig har vist dette i praksis, og viser til foreslått anvendelse av kjent «nordsjøteknologi» i innenlandske samferdselsløsninger. Forslagsstillerne legger til grunn for linjevalg for fjordkryssing i berørte fylker at hovedmålet om redusert kjøretid ivaretas og at effekt på regionale arbeidsmarked langs E39 blir så stor som mulig.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen godkjenne bygging av prosjekt ferjefri E39 slik det er beskrevet i hovedrapport datert desember 2012. Det gjøres utenfor rammen av ny Nasjonal transportplan 2014–2023 og med avklart, forutsigbar, langsiktig, statlig finansiering til prosjektet.
2. Stortinget ber regjeringen sørge for prosjektorganisering av prosjekt ferjefri E39 slik det er beskrevet i hovedrapport datert desember 2012, gjennom etablering av et eget selskap.
3. Stortinget ber regjeringen legge til grunn prosjektoppstart i 2013 og et mål for ferdigstilling på 15 år.
4. Stortinget ber regjeringen legge til grunn at linjevalg for ferjefri fjordkryssing ivaretar prosjektets hovedmål om redusert transporttid og samtidig gir størst effekt på regionale arbeidsmarkedsregioner.

5. Stortinget ber regjeringen legge til grunn bruk av statlige reguleringsplaner for å redusere planleggingstid og sørge for at det gjennomføres anbudsrunder med bred deltagelse fra store internasjonale anleggsfirma.
6. Stortinget ber regjeringen legge til grunn årlig rapportering til Stortinget om fremdrift; første gang om oppstart, finansiering og organisering.

3. april 2013