



STORTINGET

Representantforslag 42 S

(2019–2020)

fra stortingsrepresentantene Audun Lysbakken, Arne Nævra, Lars Haltbrekken,
Kari Elisabeth Kaski og Torgeir Knag Fylkesnes

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**

Til Stortinget

Bakgrunn

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.

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 utslippstunge undersjøiske tunneler og broer. Målene om tidsbesparelse og sammenknytting av bo- arbeidsmarked kan nås med hyppigere fergeavganger.

Kostnader

I 2016 ble kostnadene til Fergefri E39 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 gir enorme kostnader for staten i tillegg til store belastninger for bilistene i form av bompenger.

I tillegg viser det seg at vedlikeholdsutgiftene, spesielt til undersjøiske tunneler, vil være tyngende for årlige budsjetter. I et svar på spørsmål fra representanten Arne Nævra den 2. mai 2018 om vedlikeholdsutgifter på tunneler svarte daværende samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen:

«(...) på generelt grunnlag kan en si at drift og vedlikehold av de undersjøiske tunnelene som vi har i dag, koster ca. 4 mill. kr per kilometer per tunnellop per år. Dette inkluderer midlertidig utskifting av utstyr, som f.eks. vifte og hvelv, i tunnelens levetid.»

Det betyr at en for de lengste tunnelenes del kan snakke om over 200 mill. kroner i årlige, gjennomsnittlige vedlikeholdsutgifter.

Bare planleggingen koster betydelige summer. På skriftlig spørsmål fra representanten Arne Nævra svarte tidligere samferdselsminister Jon Georg Dale den 5. november 2019 at det til da var brukt over 1,8 mrd. kroner på planlegging bare av fjordkryssingene. Det ene prosjektet, kryssing av Bjørnafjorden, hadde til da kostet 766 mill. kroner. Mens tida går, ruller millionene. Men mer og mer tyder på at mange av prosjektene ikke bør realiseres – og i så fall er denne dyre planleggingen fånytt.

Ny situasjon og ny kunnskap

Det er flere grunner til at hele Fergefri E39-prosjektet nå stiller seg i et nytt lys. Det er generelt en bedret forståelse for behovet for klimavennlige løsninger, samtidig som en ser en lovende utvikling av miljø- og klimavennlig teknologi. Man vil få moderne, autonome nullutslippsferger.

Flere forskningsmiljøer har pekt på at hyppige fergeavganger (også med autonome løsninger) nå seriøst må vurderes som aktuelle alternativ til tunneler og broer av alle slag.

Transportøkonomisk institutt (TØI) leverte i desember 2019 en rapport, bestilt av Statens vegvesen, som konkluderer med at for flere av strekningene vil hyppige fergeavganger ha stor samfunnsmessig nytte og kan binde bo- og arbeidsmarkeder sammen på en god måte.

I rapporten står det blant annet:

«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 ferjeteknologi 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 'fergefri E39' prosjektet er både ingeniørteknisk utfordrende og svært kostbare.»

Rapporten peker videre på at det er behov for mer utredning og kunnskap for å sammenligne hyppige fergeavganger med fjordkryssingsprosjekter:

«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.»

Sintef har også uttalt at de ønskede tidsbesparelsene i stor grad kan oppnås ved hyppigere fergeavganger, og påpekt at Norge kan bli verdensledende innen autonome, elektriske ferger.

Statens vegvesen uttalte i september 2019 at kostnadene ved de foreslåtte fjordkryssingene er så store at de må oppgi ambisjonen om å gjøre hele E39 fergefri. Vegvesenet vil i stedet vurdere hver strekning for seg, slik at det er mulig at noen av fergestrekningene må bestå.

Norges Lastebileier-Forbund har uttalt at det er viktigere å utbedre veien mellom fergestrekningene enn å fjerne fergene. De undersjøiske tunnelene vil dessuten medføre store CO₂-utslipp fra tungtransport på grunn av bratt stigning. På en nullutslippsferge står vogntog og lastebiler i ro og slipper ikke ut noe. Det er også spørsmål knyttet til brannfaren ved tungtransport i dype tunneler.

Nullutslippsløsninger for tungtransporten ligger lengre frem i tid. Nullutslippsferger har man allerede. I et klimaperspektiv synes løsningen åpenbar. Det er dessuten stort potensial i maritim næring for null- og lavutslipp i nær fremtid. Nettopp derfor kommer en også til å satse mer på godstransport på sjø (og bane), fremfor på vei, i fremtiden – slik viktige aktører som ASKO allerede går foran med.

En viktig bonus av å videreutvikle gode nullutslippsfergekonsepter på de aktuelle fjordkryssingene er den stimulansen dette gir til norsk maritim industri som arbeider med høyteknologiske nullutslippsferger. Disse fergene skaper etterspørsel for videreutvikling av produkter og teknologi innen dette segmentet, og fergestrekningene vil i seg selv være gode utstillingsvinduer for denne teknologien.

Hva slags løsninger den voksende turistnæringen vil velge, er ganske åpenbart. En turist ser ikke mye av vakre fjorder fra en undersjøisk tunnel.

Det er altså grunn til å tro at alle målene med Fergefri E39 kan oppnås vel så godt med hyppige avganger med nullutslippsferger. I denne nye situasjonen ligger bevisbyrden på dem som fortsatt vil ta 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.

At prosjektet er inne i NTP, bør ikke forhindre at man revurderer kostbare prosjekter når stadig ny viten kommer til. Gitt de nye forholdene, og at fagmiljøer som TØI og Sintef tydelig peker på behovet for mer kunnskap om hva som er de beste løsningene både økonomisk og for klimaet, vil det være politisk uansvarlig å ikke innhente ny kunnskap og revurdere fjordkryssingsprosjektene før samfunnet investerer over 300 mrd. kroner av skatte- og bompengebetalerne penger.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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/miljøeffekter 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.

28. januar 2020

Audun Lysbakken

Arne Nævra

Lars Haltbrekken

Kari Elisabeth Kaski

Torgeir Knag Fylkesnes

