



STORTINGET

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

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

Til Stortinget

Bakgrunn

E39 Rogfast er en viktig brikke i utviklingen av Kyststamveien mellom Kristiansand og Trondheim. E39 Kyststamveien inngår i det overordnede transportnettet i landet slik dette er definert i Nasjonal transportplan 2002–2011. Kyststamveien er totalt rundt 1 000 km. Det tilsvarer en sjuendedel av det totale stamvegnettet i Norge.

Rogfast innebærer kryssing av Boknafjorden og Kvitsøyfjorden nord for Stavanger med undersjøisk tunnel. Når Rogfast er på plass, vil reisetiden mellom Stavanger og Bergen bli redusert med om lag 40 minutter. Det vil samtidig legge til rette for et utvidet bo- og arbeidsmarked i regionen, noe som styrker viktige næringsklynger.

Rogfast er en viktig del av målsettingen med en ferjefri E39 og et viktig prosjekt for hele Sør-Vestlandet som er etterlengtet av både innbyggere og næringsliv i regionen. Ideen om undersjøisk tunnel under Boknafjorden og Kvitsøyfjorden kom opp allerede på 1980-tallet. Konsekvensutredningen for prosjektet ble godkjent i 2003, og Miljøverndepartementet gav sin godkjennelse i 2004.

Planarbeidet ble utført av Statens vegvesen i 2007, og kommunedelplanene ble vedtatt i 2009 og 2010. De nødvendige reguleringsplanene ble behandlet og vedtatt av kommunestyrene i Randaberg, Kvitsøy og Bokn i 2013–2015. Reguleringsplaner for deponi av masser fra tunnelene ble på sin side behandlet og vedtatt i perioden 2014–2016.

Utbyggingsprosjektet og finansieringen av E39 Rogfast ble vedtatt i Stortinget 23. mai 2017 ved behandlingen av Innst. 294 S (2016–2017). Finansieringsplanen la til grunn en anleggsstart allerede ved årsskiftet 2017/2018.

Reisende over Boknafjorden har blitt pålagt forhåndsinnkrevning av bompenger til prosjektet siden 2013.

Prosjektet ligger inne i inneværende Nasjonal transportplan (NTP 2018–2029) og har vært omtalt i de foregående planene 2010–2019 og 2014–2023. I siste NTP er prosjektet gitt følgende omtale:

«E39 Rogfast

Prosjektet E39 Rogfast er det første ferjeavløsningsprosjektet i ambisjonen om en ferjefri E39 mellom Kristiansand og Trondheim. Prosjektet omfatter en undersjøisk tunnel på 26,7 km med to løp under Boknafjorden mellom Randaberg og Bokn kommuner i Rogaland. I tillegg omfatter prosjektet bygging av en 3,7 km lang tunnelarm med ett løp til Kvitsøy. Armen til Kvitsøy blir fylkesvei. Med en planlagt dybde på 392 m under havoverflaten vil Rogfast bli verdens lengste og dypeste undersjøiske veitunnel. Tilknytning til eksisterende E39 i Randaberg vil skje i Harestadkrysset som er forutsatt gjennomført som del av prosjektet E39 Smiene – Harestad innenfor den planlagte Bypakke Nord-Jæren. Ferjesambandene E39 Mortavika – Arsvågen og fv 521 Mekjarvik – Kvitsøy legges ned når Rogfast åpnes for trafikk. I tillegg er det forutsatt at dagens E39 fra Randaberg over Rennesøy til Mortavika blir omklassifisert til fylkesvei. E39 Rogfast vil være viktig for utviklingen av et

felles bo- og arbeidsmarked på Sør-Vestlandet. Prosjektet gir store gevinster for lokalbefolkningen og næringslivet med tanke på framkommelighet. Forventet reisetid mellom Nord-Jæren og Haugalandet blir redusert med om lag 40 minutter, inkludert ventetid på ferjeleiet. Reisetiden til/ fra Kvitsøy blir redusert med om lag det samme. Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. Det vil bli lagt frem en proposisjon til Stortinget med forslag til utbygging og finansiering av prosjektet.»

Tidslinje etter Stortingets vedtak

I tiden etter Stortingets vedtak i 2017 har byggingen av prosjektet startet. Første salve ble avfyrt i Arsvågen 4. januar 2018, og arbeidet med sidetunneler i både Harestad og Bokn har blitt igangsatt.

20. september 2019 besluttet Vegdirektoratet å avlyse konkurransen om den første store kontrakten, fordi tilbudet fra entreprenørene var vesentlig dyrere enn forventet.

8. november 2019 sendte daværende samferdselsminister Jon Georg Dale ut en pressemelding om at Statens vegvesen skal «snu alle steiner for å finne løsninger som kutter kostnader slik at prosjektet kan gjennomføres». Statens vegvesen la deretter opp til en omfattende gjennomgang av prosjektet og har sett på kostnadsbesparende tiltak, gjennomføringsstrategi og forutsetninger for finansieringsopplegg.

29. april 2020 varslet Samferdselsdepartementet at man vil gå gjennom saken på ny og så sende den tilbake til Stortinget for ny behandling.

Om representantforslaget

Forslagsstillerne har merket seg samferdselsministerens uttalelse til NRK Rogaland 29. april 2020 om at «intensjonen er at Rogfast fortsatt skal bygges». Forslagsstillerne deler denne intensjonen og ønsker med dette forslaget å signalisere til statsråden at regjeringen har støtte i Stortinget til å forsere arbeidet med gjennomgang av saken. Samtidig ønsker forslagsstillerne at departementet bekrefter at prosjektet videreføres basert på gjeldende vedtak i Stortinget.

Dette innebærer at gjeldende styrings- og kostnadsramme beholdes, og at det, jf. gjeldende vedtak, også er åpnet for ytterligere 1,3 mrd. kroner i statlig finansiering om det er behov for det. Det forutsettes at Statens vegvesen tar utgangspunkt i de allerede detaljprosjekterte kontraktene. Dette vil muliggjøre en rask fremdrift og få ut mulige oppdrag til en entreprenørbransje som har behov for sysselsetting. I denne typen omfattende prosjekter vil det alltid være vesentlig usikkerhet på kostnads- og bompenginntektssiden, og i den grad det på et senere tidspunkt skulle oppstå behov for det, får heller regjeringen komme tilbake til Stortinget med saken.

Forslagsstillerne mener at det ikke er uventet at samferdselsprosjekter i denne størrelsesorden kan utvikle seg kostnadsmessig når man går fra tegnebrett til byggeplass, men Stortinget har tydelig uttrykt et ønske om å realisere prosjektet, og forslagsstillerne har en klar forventning om at det også lar seg gjøre å rasjonalisere kostnadene innenfor vedtatte ramme.

Statens vegvesen har i april 2020 uttalt i en vurdering til Samferdselsdepartementet at de mener det kan kuttes om lag 4 mrd. kroner fra de nåværende kostnadene i prosjektet. Disse besparelsene skal kunne tas innenfor rammene av det allerede vedtatte prosjektet med det samme konseptet.

Videre vil forslagsstillerne vise til at uenigheten i kostnadsoverslag er mellom den lokale prosjektorganisasjonen i Statens vegvesen og Vegdirektoratet. Den lokale prosjektorganisasjonen har god erfaring med tunnelbygging og har nettopp ferdigstilt Ryfast og Eiganes-tunnelen. De er av den oppfatning at arbeidet bør kunne ferdigstilles innenfor de kostnadsrammer som Stortinget allerede har vedtatt.

Vegdirektoratet opererer imidlertid med et risiko-påslag på om lag 6 mrd. kroner, hvor om lag halvparten av dette skyldes inntektsusikkerhet rundt det urealistiske scenarioet privat ferjedrift.

Forslagsstillerne er opptatt av at Rogfast-prosjektet kommer i gang igjen raskt. Ved å videreføre gjeldende detaljprosjekterte kontrakter vil man kunne få både lokale, regionale og nasjonale anleggsfirma til å gjennomføre arbeidet. Dette er spesielt viktig i disse koronatider.

Forslagsstillerne mener regjeringen må forsere arbeidet med gjennomgangen av kostnadsuttene og om nødvendig legge frem ny sak for Stortinget så snart det lar seg gjøre. Stortingets vilje er klar mht. at prosjektet må realiseres, og forslagsstillerne er utålmodige på vegne av både innbyggere og næringsliv i regionen.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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.

13. mai 2020

Jon Georg Dale

Bård Hoksrud

Morten Stordalen

Tor-André Johnsen

Helge André Njåstad

Terje Halleland

Roy Steffensen

