



## STORTINGET

# Innst. 63 S

(2023–2024)

Innstilling til Stortinget  
frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:267 S (2022–2023)

**Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Rasmus Hansson, Une Bastholm og Lan Marie Nguyen Berg om å avvikle E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast)**

Til Stortinget

## Bakgrunn

I dokumentet vert det fremja følgjande forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen avvikle prosjektet E39 Ådland–Svegatjørn i Nasjonal transportplan (NTP) for 2025–2036.
2. Stortinget ber regjeringen i samråd med fylkeskommunene sørge for et bedre fergetilbud for E39 Ådland–Svegatjørn og andre fergeoverganger langs foreslått E39.»

Ein viser til dokumentet for ei nærare utgreiing om forslaga.

## Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Jone Blikra, Tom Einar Karlsen og Marte Mjøs Persen, frå Høgre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, frå Senterpartiet, leiaren Sigbjørn Gjelsvik, Geir Adelsten Iversen og Geir Inge Lien, frå Framstegspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, frå Sosia-

listisk Venstreparti, Mona Fagerås, og frå Venstre, André N. Skjelstad, viser til dei to forslaga i representantforslaget frå Miljøpartiet Dei Grøne.

Komiteen viser til at same tematikk nyleg er drøfta i følgjande representantforslag:

- Dokument 8:176 S (2021–2022) om alternativ til ferjefri E39, jf. Innst. 342 S (2021–2022).
- Dokument 8:79 S (2022–2023) om å stanse alvorlige naturinngrep og styrke vernet av norsk natur i tråd med ambisjonene i den globale naturavtalen, jf. Innst. 211 S (2022–2023).
- Dokument 8:176 S (2022–2023) om å nedskalere miljøfiendtlige motorveier, jf. Innst. 379 S (2022–2023).

Komiteen viser til at ingen av forslaga som omfattar Hordfast har fått fleirtal.

Videre viser komiteen til regjeringa si omtale av Hordfast i statsbudsjettet for 2024:

«Det legges opp til å videreføre arbeidet med reguleringsplaner og forundersøkelser for prosjektet E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast) i Vestland og kommunedelplaner for prosjektet E39 Bokn–Bømlafjorden i Vestland og Rogaland.»

Komiteen viser også til statsråden sitt svarbrev av 11. oktober 2023 om at prosjektet skal vurderast i ein heilskapleg samanheng som del av regjeringa si prioritering i Nasjonal transportplan (NTP). Brevet følgjer som vedlegg til denne innstillinga.

Komiteen noterer seg at det ikkje går ferje mellom Ådland og Svegatjørn, men at det på dette strekket er ein ferjeovergang mellom Sandvikvåg og Halhjem, og at dette er eit riksvegsamband. I tillegg til det nemnte

ferjestrekket som vil bli avløyst med Hordfast, vil prosjektet avløse følgjande ferjesamband: Jektevik–Hodnanes, Våge–Halhjem, å korte inn/avvikle Jektevik–Nordhuglo, legge til rette for å korte inn og fjerne eit samband til Austevoll og legge til rette for å korte inn ferje mellom Kvinnherad og Stord/Tysnes.

Komiteen viser til at statsråden i sitt svar har peika på at ferjene har blitt rimelegare for dei reisande, men at kapasiteten og frekvensen er uendra.

Komiteens medlemmer fra Høyre understreker at det nasjonale prosjektet E39 Ådland–Svegtjørn, også kalt Hordfast, er et prosjekt som er en del av hovedstamveien som knytter Vestlandet sammen. Disse medlemmer påpeker at det nå er bygget fire felt med god standard fra Bergen til Os, og at Rogfast, også med fire felt, skal stå ferdig i 2033. Hordfast vil få ut samfunnsnyttene også av disse to prosjektene, og vil komplettere god og sikker vei mellom Bergen og Stavanger. Disse medlemmer vil påpeke at en god og sikker vei mellom Stavanger og Bergen er det eneste landbaserte alternativet for gods og passasjerer mellom de største byene på Vestlandet. Skal næringsliv og bosetting utvikle seg i takt med landets øvrige næringsliv, er en avhengig av en godt utbygd infrastruktur.

Disse medlemmer merker seg at Avinor, Statens vegvesen og fylkeskommunen oppgir utslippstall tilsvarende 150 000 tonn CO<sub>2</sub>-utslipp pr. år med dagens transportformer (fly, ferjer og hurtigbåt), som vil kunne bli erstattet av rullende materiell på Hordfast. To timer mellom Stavanger og Bergen vil føre til at dagens flytrafikk blir erstattet med transport og frakt av personer og varer på veien med elektriske kjøretøy. Statens vegvesen har også sett på energiforbruk for ferje og hurtigbåt langs dette strekket, og det vil bli en markant nedgang i energiforbruk fra dagens situasjon når Hordfast er på plass. I en situasjon der knapphet på ren energi er kritisk, vil det være relevant å vurdere også denne faktoren. Disse medlemmer merker seg at dagens ferjer i sambandet Sandvikvåg–Halhjem krever 20 ganger mer energi enn tilsvarende rullende trafikk på vei, at hurtigbåter krever ti ganger mer energi pr. personkilometer enn elbiler, og at fly krever fire ganger mer pr. tilbakelagt personkilometer. Selv om det forutsettes at det vil bli en utvikling også i maritim sektor, vil det aldri kunne måle seg med transport på veien. Disse medlemmer merker seg videre at estimert utslipp av CO<sub>2</sub> under byggeperioden på seks år er 500 000 tonn CO<sub>2</sub>. Det er utslipp som tilsvarer 3–4 års utslipp fra dagens transportmidler, som vil bli erstattet av rullende materiell med langt mindre energiforbruk og utslipp.

Disse medlemmer mener det er verdt å merke seg at det vil bli mer trafikk når infrastrukturen legger til rette for bedre mobilitet, men at denne økningen i trafikk vil avlaste veisystem i andre deler av regionen og

landet. Den økte trafikken vil også komme fra andre transportbærere, som fly og hurtigbåt.

Disse medlemmer merker seg at næringslivet langs aksene Bergen–Stavanger mener Hordfast er det viktigste prosjektet for å bygge regionen langs vestlandskysten sammen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at bilen er vårt viktigste og mest fleksible transportmiddel. Bilen står for mer enn 80 pst. av persontransporten og transportandelen har vært økende. Disse medlemmer mener det må legges til grunn for utviklingen av transportsystemet at transporten med bil vil fortsette å øke i tiden som kommer, og utbyggingen av veisystemet må ha dette som utgangspunkt. Disse medlemmer mener den store mangelen i det norske veisystemet er et effektivt og trygt hovedveinett som binder landsdelene sammen. Dette er en forutsetning for å kunne ta hele landet i bruk, både til næring og som boområder. Disse medlemmer mener at utbygging og drift av det offentlige veinettet er et offentlig finansielt ansvar. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn avvikle bompenggeordningen, slik at utbygging og drift av transportsystemet har offentlig finansiering.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil påpeke viktigheten av å ta vare på eksisterende infrastruktur som alternativ til å bygge bredere vei. Mens det trengs store pengesummer for å realisere miljøfiendtlige motorveiprojekter som Hordfast, skriker fylkesveinettet etter vedlikehold. Dette medlem vil understreke viktigheten av å ta vare på de veiene vi har og utbedre dem til trygge hverdagsveier, i stedet for å bevilge store summer til naturødeleggelse.

Dette medlem viser til de enorme klimagassutslippene som vil følge av Hordfast-utbyggingen. Utbyggingen vil bevege oss i feil retning, bort fra inngåtte avtaler om utslippskutt og vekk fra målet om et lavutslippssamfunn. NOU 2023: 25 Omstilling til lavutslipp – Veivalg for klimapolitikken mot 2050 anbefaler å unngå ny og økt kapasitet på infrastruktur og innføre «et krav om 'prosjektvask' for vedtatte samferdselsprosjekter som ikke er gjennomført, slik at nedbygging av karbonrike områder og verdifull natur begrenses vesentlig». Dette medlem støtter denne anbefalingen og viser til at skrinlegging av de største motorveiprojektene står helt sentralt for å oppnå dette.

Dette medlem mener det bør utredes et nytt helhetlig alternativ til dagens Hordfast-prosjekt. Alternativet må ta utgangspunkt i dagens trasé og gi trafikantene en bedre og sikrere vei enn i dag. Planleggingen må ses i sammenheng med målet om at godstrafikken på strekningen i størst mulig grad skal overføres fra vei til sjø. Alternativet må inneholde en tofeltsvei med gul

midtstripe som hovedregel, og trefeltsvei med forbikjøring der det er nødvendig. Det må etableres adskilte gang- og sykkelveier langs traséen. Alternativet må sette trafikantenes sikkerhet først, i form av blant annet etableringen av lyse tunneller og mer rassikring, og må sikre gode ferjetilbud basert på nullutslippsteknologi. Dette medlem vil påpeke at et alternativt Hordfast, som skissert her, vil frigjøre midler som kan brukes på andre viktige samferdselsprosjekter som ivaretar klima- og naturhensyn.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen avvikle prosjektet E39 Ådland–Svegatjørn i Nasjonal transportplan (NTP) for 2025–2036.»

«Stortinget ber regjeringen i samråd med fylkeskommunene sørge for et bedre fergetilbud for E39 Ådland–Svegatjørn og andre fergeoverganger langs foreslått E39.»

«Stortinget ber regjeringen sikre at nullutslipp legges til grunn i anbudsrundene for ferge på strekningen Ådland–Svegatjørn»

Komiteens medlem fra Venstre viser til at E39 Ådland–Svegatjørn ligger inne i inneværende Nasjonal transportplan. Dette medlem understreker at klimamålene og naturavtalen inngått i desember 2022 må få konsekvenser for planlegging og prosjektering av nye samferdselsprosjekter. Videre må disse få konsekvenser for planleggingen av ny nasjonal transportplan, som skal legges frem neste år. Dette medlem mener spørsmål om endringer og prioriteringer må foretas i forbindelse med ny nasjonal transportplan.

## Forslag fra mindretal

### Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

#### Forslag 1

Stortinget ber regjeringen avvikle prosjektet E39 Ådland–Svegatjørn i Nasjonal transportplan (NTP) for 2025–2036.

#### Forslag 2

Stortinget ber regjeringen i samråd med fylkeskommunene sørge for et bedre fergetilbud for E39 Ådland–Svegatjørn og andre fergeoverganger langs foreslått E39.

#### Forslag 3

Stortinget ber regjeringen sikre at nullutslipp legges til grunn i anbudsrundene for ferge på strekningen Ådland–Svegatjørn.

## Tilråding fra komiteen

Tilrådinga frå komiteen vert fremja av medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Høgre, Senterpartiet, Framstegspartiet og Venstre.

Komiteen har elles ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjere følgjande

vedtak:

Dokument 8:267 S (2022–2023) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Rasmus Hansson, Une Bastholm og Lan Marie Nguyen Berg om å avvikle E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast) – vert ikkje vedteke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 21. november 2023

**Sigbjørn Gjelsvik**

leiar

**Liv Kari Eskeland**

ordførar

VEDLEGG



*Statsråden*

Stortingets President

Karl Johansgate 22  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/1972-

11. oktober 2023

## **Dokument 8:267 S (2022-2023) Representantforslag fra Rasmus Hansson, Une Bastholm og Lan Marie Nguyen - om å avvikle E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)**

Jeg viser til brev av 28. september 2023 om representantforslag dokument 8:267 S (2022-2023) om avvikling av E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast). Representantene fremmer to forslag. Jeg vil nedenfor kommentere de enkelte forslagene nærmere:

1. Stortinget ber regjeringen avvikle prosjektet E39 Ådland–Svegatjørn i Nasjonal transportplan (NTP) for 2025–2036.

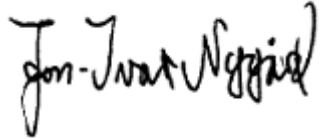
Regjeringen vil legge frem ny Nasjonal Transportplan for 2025-2036 våren 2024. Prosjektet E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast) vil vurderes i en helhetlig sammenheng som en del av regjeringens arbeid med prioriteringer i denne planen.

2. Stortinget ber regjeringen i samråd med fylkeskommunene sørge for et bedre ferjetilbud for E39 Ådland–Svegatjørn og andre fergeoverganger langs foreslått E39.

Regjeringen er opptatt av å levere et godt og rimelig ferjetilbud i hele landet. Regjeringen har derfor i Prop. 1 S (2023-2024) foreslått å videreføre ordningene med halvering av ferjetakster og gratis ferjer til øyer og samfunn uten veiforbindelse til fastlandet og ferjesamband som årlig har under 100 000 passasjerer, som ble innført 16. august 2023. Det er med budsjettforslaget satt av midler som legger til rette for at ordningene kan videreføres i 2024.

Regjeringen har med dette innfridd målet i Hurdalsplattformen om halvering av ferjetakster og gratis ferje til øyer og andre samfunn uten veiforbindelse til fastlandet, og å gjøre alle ferjesamband som årlig har under 100 000 passasjer, gratis.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, flowing style.

Jon-Ivar Nygård





