



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/593-4

4. mars 2021

**Svar på representantforslag 112 S (2020-2021) fra
stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Solveig Horne, Terje Halleland
og Roy Steffensen om tilslutning til forskuttering av prosjektet E39 Hove-
Osli**

Jeg viser til brev av 22. februar 2021 hvor Transport- og kommunikasjonskomiteen ber om min vurdering av representantforslag 112 S (2020-2021) fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Solveig Horne, Terje Halleland og Roy Steffensen.

Representantene foreslår at regjeringen gir sin tilslutning til at E39 Hove–Osli kan forskutteres og igangsettes snarest mulig.

Jeg har også mottatt representantforslag 113 S (2020-2021) fra stortingsrepresentantene Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø og Torstein Tvedt Solberg hvor det foreslås at regjeringen legger til rette for at aktuelle kommuner og fylkeskommuner gis tillatelse til å forskuttere utbygging av strekningen Hove–Osli på E39, i tråd med inngått bymiljøavtale mellom staten og lokale myndigheter, der staten refunderer midlene i henhold til Nasjonal transportplan.

I brev av 2. februar 2021 viser de lokale partene i Bymiljøpakken til at det i styringsgruppemøte 16. desember 2020 ble besluttet å dele prosjektet E39 Hove–Ålgård i tre. Det er ønske om at strekningen Hove–Osli forskutteres og settes i gang så raskt som mulig. De øvrige strekningene vil først være aktuelle senere.

I den sammenheng vil jeg nevne at det som følge av manglende balanse mellom inntekter og utgifter i Bymiljøpakken har vært en prosess lokalt, hvor styringsgruppen i nevnte styringsgruppemøte vedtok effektiviseringstiltak i pakken som gir balanse. Vedtaket forutsetter at partene i avtalen arbeider aktivt med å realisere kutt framover. Departementet legger til grunn at dette følges tett opp av styringsgruppen. Byvekstavtalen er målstyrt, og det forutsettes fra statens side at den justerte porteføljen vil gjøre det mulig å nå nullvekstmålet i avtalen gjennom god porteføljestyling. Det har videre blitt varslet kostnadsoverskridelser i flere prosjekter i Nord-Jærenpakken, som må dekkes inn i Bymiljøpakken. Det vil derfor trolig være behov for ytterligere effektiviseringstiltak. Samferdselsdepartementet har i brev til Statens vegvesen av 5.2.21 bedt om at arbeidet prioriteres, og at styringsgruppen gjør nytt vedtak om effektiviseringstiltak senest innen 30.6.21

I tillegg til at det må gjennomføres nødvendige effektiviseringstiltak i Bymiljøpakken, vil jeg bemerke at forskuttering med låneopptak fra bompengeselskapet, kommune eller fylkeskommune kan ha uheldige konsekvenser. Dette må imidlertid vurderes nærmere.

I Prop. 1 S (2020-2021) for Samferdselsdepartementet er det ikke lagt opp til departementet i 2021 får fullmakt til å inngå nye forskutteringsavtaler. Med gjeldende føringer er det dermed ikke mulig å forskuttere bompengemidler til E39 Hove-Osli i 2021, uten at dette legges særskilt fram for Stortinget.

Det må videre avklares om det skal gjennomføres ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet. Selv om E39 Hove-Osli har kostnadsanslag som er under terskelverdien for KS2, heter det i retningslinjene for statens prosjektmodell at for tiltak i bypakker som i naturlig sammenheng har anslått kostnadsramme som overstiger terskelverdien, skal det gjennomføres KS2. Dette må vurderes nærmere.

Samferdselsdepartementet er nå i slutfasen av arbeidet med Nasjonal transportplan for perioden 2022-2033. Prioritering av nye riksveiprosjekter er en sentral del av dette arbeidet. Jeg har i den forbindelse merket meg vedtakene i styringsgruppen for Bymiljøpakken. Når ny transportplan legges fram, vil regjeringens forslag til prioriteringer bli kjent. Vi vil komme tilbake til videre prosess for E39 mellom Ålgård og Hove i forbindelse med denne prosessen.

Representantene viser i sin begrunnelse til at den krevende situasjonen i den regionale bygg- og anleggsbransjen tilsier at prosjektet bør settes i gang raskt. Jeg har forståelse for bransjens ønske om å unngå permitteringer. Jeg vil derfor vise til at en av de første kontraktene for E39 Rogfast er lyst ut i januar 2021, og det er planlagt flere etterfølgende kontakter som bør kunne ha interesse for regionale entreprenører. Jeg vil imidlertid understreke at en utlysning må følge gjeldende anbudsregler. En eventuell forskuttering kan ikke målrettes mot regionale kontraktsparter.

Gjennom 2020 satte regjeringen og Stortinget av ekstra midler til blant annet vedlikehold av riks- og fylkesveier. Det ble også sikret ekstra midler til asfaltering og mindre investeringstiltak gjennom budsjettavtalen om 2021-budsjettet. Jeg har stor forståelse for at situasjonen er krevende for bransjen, og jeg mener budsjettiltakene vil bidra til større aktivitet.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Knut Arild Hareide', written in a cursive style.

Knut Arild Hareide



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/594-4

4. mars 2021

**Svar på representantforslag 113 S (2020-2021) fra
stortingsrepresentantene Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø og
Torstein Tvedt Solberg om å legge til rette for forskuttering av
utbyggingen av E39 Hove-Osli**

Jeg viser til brev av 22. februar 2021 hvor Transport- og kommunikasjonskomiteen ber om min vurdering av representantforslag 113 S (2020-2021) fra stortingsrepresentantene Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø og Torstein Tvedt Solberg.

Representantene foreslår at regjeringen legger til rette for at aktuelle kommuner og fylkeskommuner gis tillatelse til å forskuttere utbygging av strekningen Hove–Osli på E39, i tråd med inngått bymiljøavtale mellom staten og lokale myndigheter, der staten refunderer midlene i henhold til Nasjonal transportplan.

Jeg har også mottatt representantforslag 112 S (2020-2021) fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Solveig Horne, Terje Halleland og Roy Steffensen hvor det foreslås at regjeringen gir sin tilslutning til at E39 Hove–Osli kan forskutteres og igangsettes snarest mulig.

I brev av 2. februar 2021 viser de lokale partene i Bymiljøpakken til at det i styringsgruppemøte 16. desember 2020 ble besluttet å dele prosjektet E39 Hove–Ålgård i tre. Det er ønske om at strekningen Hove–Osli forskutteres og settes i gang så raskt som mulig. De øvrige strekningene vil først være aktuelle senere.

I den sammenheng vil jeg nevne at det som følge av manglende balanse mellom inntekter og utgifter i Bymiljøpakken har vært en prosess lokalt, hvor styringsgruppen i nevnte styringsgruppemøte vedtok effektiviseringstiltak i pakken som gir balanse. Vedtaket forutsetter at partene i avtalen arbeider aktivt med å realisere kutt framover. Departementet legger til grunn at dette følges tett opp av styringsgruppen. Byvekstavtalen er målstyrt, og det forutsettes fra statens side at den justerte porteføljen vil gjøre det mulig å nå nullvekstmålet i avtalen gjennom god porteføljestyling. Det har videre blitt varslet kostnadsoverskridelser i flere prosjekter i Nord-Jærenpakken, som må dekkes inn i Bymiljøpakken. Det vil derfor trolig være behov for ytterligere effektiviseringstiltak. Samferdselsdepartementet har i brev til Statens vegvesen av 5.2.21 bedt om at arbeidet prioriteres, og at styringsgruppen gjør nytt vedtak om effektiviseringstiltak senest innen 30.6.21

I tillegg til at det må gjennomføres nødvendige effektiviseringstiltak i Bymiljøpakken, vil jeg bemerke at forskuttering med låneopptak fra bompengeselskapet, kommune eller fylkeskommune kan ha uheldige konsekvenser. Dette må imidlertid vurderes nærmere.

I Prop. 1 S (2020-2021) for Samferdselsdepartementet er det ikke lagt opp til departementet i 2021 får fullmakt til å inngå nye forskutteringsavtaler. Med gjeldende føringer er det dermed ikke mulig å forskuttere bompengemidler til E39 Hove-Osli i 2021, uten at dette legges særskilt fram for Stortinget.

Det må videre avklares om det skal gjennomføres ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet. Selv om E39 Hove-Osli har kostnadsanslag som er under terskelverdien for KS2, heter det i retningslinjene for statens prosjektmodell at for tiltak i bypakker som i naturlig sammenheng har anslått kostnadsramme som overstiger terskelverdien, skal det gjennomføres KS2. Dette må vurderes nærmere.

Samferdselsdepartementet er nå i slutfasen av arbeidet med Nasjonal transportplan for perioden 2022-2033. Prioritering av nye riksveiprosjekter er en sentral del av dette arbeidet. Jeg har i den forbindelse merket meg vedtakene i styringsgruppen for Bymiljøpakken. Når ny transportplan legges fram, vil regjeringens forslag til prioriteringer bli kjent. Vi vil komme tilbake til videre prosess for E39 mellom Ålgård og Hove i forbindelse med denne prosessen.

Representantene viser i sin begrunnelse til at den krevende situasjonen i den regionale bygg- og anleggsbransjen tilsier at prosjektet bør settes i gang raskt. Jeg har forståelse for bransjens ønske om å unngå permitteringer. Jeg vil derfor vise til at en av de første kontraktene for E39 Rogfast er lyst ut i januar 2021, og det er planlagt flere etterfølgende kontakter som bør kunne ha interesse for regionale entreprenører. Jeg vil imidlertid understreke at en utlysning må følge gjeldende anbudsregler. En eventuell forskuttering kan ikke målrettes mot regionale kontraktsparter.

Gjennom 2020 satte regjeringen og Stortinget av ekstra midler til blant annet vedlikehold av riks- og fylkesveier. Det ble også sikret ekstra midler til asfaltering og mindre investeringstiltak gjennom budsjettavtalen om 2021-budsjettet. Jeg har stor forståelse for at situasjonen er krevende for bransjen, og jeg mener budsjettiltakene vil bidra til større aktivitet.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Knut Arild Hareide', written in a cursive style.

Knut Arild Hareide