



STORTINGET

Representantforslag 112 S

(2020–2021)

fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Solveig Horne, Terje Halleland og Roy Steffensen

Dokument 8:112 S (2020–2021)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Solveig Horne, Terje Halleland og Roy Steffensen om tilslutning til forskuttering av prosjektet E39 Hove–Osli

Til Stortinget

Bakgrunn

E39 mellom Ålgård i Gjesdal kommune og Hove i Sandnes kommune er en del av Kyststamveien mellom Kristiansand og Trondheim. E39 Kyststamveien inngår i det overordnede transportnett 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 stamveinettet i Norge.

Nye Veier AS har ansvaret for utbygging av firefelts motorvei mellom Kristiansand og Stavanger, med unntak av strekningen Ålgård–Hove, som er del av bymiljøpakken for Nord-Jæren.

Prosjektet E39 Ålgård–Hove i Rogaland omfatter bygging av om lag 14 km firefelts vei fra Ålgård i Gjesdal kommune til Hove i Sandnes kommune. Deler av strekningen legges i tunnel.

Prosjektet ligger inne i gjeldende Nasjonal transportplan, og var den gang kostnadsberegnet til om lag 3 550 mill. kroner. Departementets styringsramme per 2020 er 3 880 mill. kroner.

Prosjektet er et svært viktig lokalt prosjekt som vil løse trafikutfordringer i Sandnes og Gjesdal, samtidig som det er et viktig prosjekt for hele Sør-Vestlandet og er etterlenget hos både innbyggere og næringsliv i regionen.

Om representantforslaget

Forslagsstillerne har merket seg at styringsgruppen for bymiljøpakken i møte 16. desember 2020 har revidert prosjektporteføljen.

Styringsgruppen fattet i nevnte møte følgende vedtak om dette prosjektet:

«Prosjektet E39 Hove-Ålgård deles slik; Strekningen Hove-Osli forskutteres og igangsettes så snart som mulig. Kryssløsning Bråstein og E39 Osli-Ålgård kommer senere. Departementets styringsramme (3,880 mrd. kr) legges samlet til grunn. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har etter mekling fastsatt lang tunell. Statens vegvesen har senere utarbeidet et forslag til reguleringsplan som miljømessig, for Figgjo bydel samt hensyn til jordvern, er mer konfliktfylt enn lang tunell. Dette forslaget ligger kostnadmessig lavere enn departementets styringsramme. Det foreligger innsigelse fra Fylkesmannen i Rogaland på denne planen. Det arbeides videre med konseptet lang tunell. Denne løsningen kan ikke finansieres fullt ut gjennom Bymiljøpakken nå.

- Styringsgruppa legger til grunn at eventuelle innsparinger utover det som fastsettes som ramme på prosjektene Hove-Osli, tverrforbindelsen FV 505, kryssløsning Bråstein, høyverdig kollektivløsning til Vatnekrossen, kryssløsning på Stangeland og planlegging av Sandnes øst skal legges inn i finansiering av Osli-Ålgård, sammen med eventuell annen og eller ekstern finansiering. Dersom det ikke er mulig å få finansiert lang tunell basert på dette, må prosjektet sammen med reguleringsmyndighet jobbe med alternative løsninger som kan realisere prosjektet innenfor styringsmålet.»

Bymiljøpakkens styringsgruppe har med andre ord delt opp prosjektet i tre deler, hvor strekningen E39 Hove–Osli er ferdig regulert og klar til igangsetting.

Forslagsstillerne er gjort oppmerksomme på at styringsgruppen for bymiljøpakken for Nord-Jæren 2. februar 2021 har søkt Samferdselsdepartementet om

tilslutning til forskuttering av strekningen E39 Hove–Osli.

Henvendelsen ble besvart allerede 5. februar 2021, hvor det ble henvist til det pågående arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) og at regjeringen vil komme tilbake til videre prosess for E39 mellom Hove og Ålgård etter at transportplanen er behandlet i Stortinget.

Forslagsstillerne har merket seg at kostnaden for delstrekningen ifølge styringsgruppen for bymiljøpakken Nord-Jæren vil være om lag 560 mill. kroner, og at prosjektet er ferdig regulert og klart til å igangsettes, og har finansiering gjennom bymiljøpakken.

Det er for tiden en krevende situasjon i bygg- og anleggsbransjen i Rogaland. Flere såkalte «gryteklare» prosjekter ligger på vent, samtidig som det er lav aktivitet i markedet. Resultatet er permitteringer i anleggsbransjen, og regionens største entreprenør sendte i slutten av januar ut permitteringsvarsel til samtlige 665 ansatte.

Forslagsstillerne mener at Stortinget tydelig har uttrykt et ønske om å realisere prosjektet, og registrerer at tilsvarende ønske finnes hos styringsgruppen for bymiljøpakken for Nord-Jæren med revideringen av prosjektporteføljen som ble gjort i desember.

Forslagsstillerne er utålmodige på vegne av både innbyggere og næringsliv i regionen, og er opptatt av at prosjektet raskt kommer i gang. Det er et viktig samferdselsprosjekt å realisere, samtidig som det kan gi etterlengtet arbeid til både lokale, regionale og nasjonale an-

leggsfirma til å gjennomføre arbeidet. Dette er spesielt viktig i disse koronatider.

Bymiljøpakken for Nord-Jæren er basert på porteføljestyring av prosjektene som inngår. Det er viktig at denne porteføljestyringen er effektiv og tydelig slik at man ikke havner i en situasjon der bompengerperiodene utvides eller takstene økes som følge av manglende evne til prioriteringer.

Forslagsstillerne mener likevel det ikke er noe i dagens NTP som er til hinder for at dette prosjektet igangsettes nå. Tvert imot har man en gjeldende NTP som har flertall i Stortinget, der prosjektet er omtalt. Forslagsstillerne forutsetter at styringsgruppen for bymiljøpakken for Nord-Jæren fatter vedtak som flytter prosjektet opp på prioriteringslisten slik at prosjektet kan finansieres innenfor gjeldende bymiljøpakke uten at det øker bompengebelastningen i pakken. Under slike forutsetninger mener forslagsstillerne at regjeringen snarest må gi sin tilslutning til søknaden om forskuttering.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen gi sin tilslutning til at E39 Hove–Osli kan forskutteres og igangsettes snarest mulig.

16. februar 2021

Bård Hoksrud

Solveig Horne

Terje Halleland

Roy Steffensen