

**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/938-4

8. april 2022

**Representantforslag 176 S (2021-22) fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås, Audun Lysbakken, Ingrid Fiskaa og Birgit Oline Kjerstad om alternativ til ferjefri E39 - vurdering**

Jeg viser til brev av 05.04.2022 fra Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget, der det bes om min vurdering av representantforslag 176 S: «Stortinget ber regjeringen utrede et nytt og moderat alternativ til ferjefri E39. om at Stortinget ber regjeringen utrede et nytt og moderat alternativ til ferjefri E39 Alternativet skal sikre lavere klimagassutslipp, mindre nedbygging av natur og matjord og reduserte kostnader. Alternativet skal også frigjøre midler til alternative formål, som økt rassikring og å ta vare på eksisterende veier».

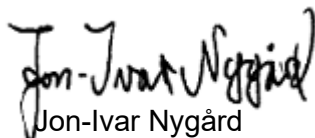
Forslaget refererer som utgangspunkt til «dagens planer for ferjefri E39 mellom Trondheim og Kristiansand». Jeg vil innledningsvis bemerke at i stortingsmeldingen Meld. St. 20 (2020-2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* (NTP) er begrepet «ferjefri» benyttet to ganger, om prosjektene E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast) og E39 Ålesund–Molde. Det er gjort et betydelig utrednings- og utviklingsarbeid for å undersøke mulighetene for å gjøre hele E39 ferjefri, men det er altså ikke slik at det med prioriteringene i NTP er lagt opp til å virkeliggjøre disse planene innenfor 12-års-perioden. Dersom representantenes uttrykte formål om å frigjøre midler til alternative formål skal oppnås, er det derfor nærliggende å legge til grunn at det primært handler om å ikke bygge de to nevnte prosjektene. Jeg vil minne om at spørsmålet om å starte bygging av disse prosjektene, slik de er beskrevet i NTP med bompenger, uansett vil måtte besluttes av Stortinget.

Forslagsstillerne gir uttrykk for at lavutslippsrevolusjonen innen ferje- og båttrafikk aldri har vært reflektert i eksisterende utredninger for E39 og må tas hensyn til i det videre arbeidet, og peker her spesielt på innsatsen til fylkeskommunene langs kysten. Jeg vil for ordens skyld gjøre oppmerksom på at det også er gjort en betydelig innsats for lav- og nullutslippsferjer på

riksvei. Videre er dette temaet berørt i NTP, eksempelvis heter det i omtalen av Hordfast (s. 211): «Prosjektet bidrar til trafikkvekst og økte klimagassutslipp. Beregningen av prosjektets påvirkning på klimagassutslipp er følsom for om man legger til grunn nullutslipps- eller gassferje på strekningen. I dag går ferjene på gass, men vi forventer at nullutslippsløsninger vil fases inn framover. I beregningen er det derfor forutsatt at ferjene drives med nullutslippsteknologi, slik at utvikling av ferjedriften ikke vil gi reduserte klimagassutslipp. Dersom man i stedet forutsetter at ferjedriften også framover vil være basert på fossil drivstoffteknologi, vil prosjektet gi betydelig reduserte klimagassutslipp som følge av at ferjedriften erstattes med bru. Under en slik forutsetning øker lønnsomheten av prosjektet til 13,7 mrd. kroner, med netto nytte per investerte krone på 0,3.»

Veiprosjektene som inngår i NTP gjennomgikk en betydelig optimalisering forut for at meldingen ble lagt fram, der det ble sett på mulighetene for å redusere kostnader i det enkelte prosjekt. Stortinget har videre i anmodningsvedtak 35 konkludert at «Stortinget ber regjeringen sørge for at Statens vegvesen og Nye veier AS ved bygging av nye veier bruker handlingsrommet i vegnormalene for å sikre at tapet av matjord og natur bli så lavt som mulig, samt sørge for at utbyggingskostnader og bompenger holdes nede» (underpunkt 21) og «Stortinget ber regjeringen frem mot statsbudsjettet for 2023 komme tilbake med en vurdering av veiporteføljen i NTP for å sikre en effektiv gjennomføring og oppfølging av klimamålene.» (underpunkt 23). Departementet arbeider med å følge opp Stortingets vedtak (og har bedt Statens vegvesen og Nye Veier AS om underlag til dette arbeidet), og legger opp til å komme tilbake til Stortinget på egnet måte om den gjennomgangen Stortinget har bedt om. Jeg vil oppfordre komiteen til å vente på denne gjennomgangen før regjeringen bes om å igangsette nye utredninger som også berører veiporteføljen i NTP.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård