

OMTALE AV E16 I STORTINGSBEHANDLINGEN AV NTP 2018-29

Komiteens merknader i Innst. 460 S 2016-17. Kapittel 14.2.7

Generelt om E16

Komiteen understreker viktigheten av E16 som forbindelse mellom Østlandet og Vestlandet, og viser til de betydelige midlene som er brukt på opprusting av vegene de seinere årene. Når E16 Filefjellprosjektet er ferdig i 2018, er det grunn til å tro at vegene vil være tilnærmet helt vintersikker.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet har registrert at regjeringen ikke ønsket å utrede E16 over Filefjell i sitt arbeid med oppfølging av øst-vest-utredningen, til tross for at Stortinget både i 1972 og 1995 slo fast at E16 over Filefjell skal være stamveg mellom Østlandet og Vestlandet. Disse medlemmer finner det underlig at E16 over Filefjell ikke ble utredet som en av forbindelsene. Uansett hva status på vegene blir i framtida, mener disse medlemmer det er riktig og viktig å videreføre satsingen på E16 mellom Sandvika og Bergen de kommende år.

Ringeriksbanen og E16 – fellesprosjektet

Komiteen mener at man i forbindelse med utvikling av Ringeriksbanen skal vurdere å etablere en stasjon på Avtjerna i Bærum mellom Sundvollen og Sandvika, slik at Ringeriksbanen utvikles for å ivareta regionens fremtidige behov.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at E16 og Ringeriksbanen har blitt kraftig fremskyndet i NTP 2018–2029 sammenlignet med NTP 2014–2023. Konkret lå det inne 1,5 mrd. kroner til Ringeriksbanen, og 0 kroner til E16 i NTP 2014–2023. I NTP 2018–2029 er prosjektene fullfinansiert, og det ligger i den sammenlignbare perioden 2018–2023 om lag fire ganger så store statlige midler til Ringeriksbanen og mulighet til å bruke inntil 3,2 mrd. kroner i forkuttede bompenger på E16. Flertallet mener dette, kombinert med alle grep som er tatt for raskere planlegging, vil kunne bidra til å fremskynde prosjektet vesentlig sammenlignet med NTP 2014–2023, og bidra til å realisere byggestart i 2021.

Flertallet merker seg videre at Arbeiderpartiet i sine merknader mener NTP 2014-23 la til rette for byggestart i 2018. Som beskrevet over var finansieringen som lå til grunn i den meldingen ikke tilstrekkelig for å realisere dette.

Flertallet merker seg videre at Senterpartiet legger til grunn byggestart i 2019, men at de ikke setter av ekstra penger til dette i første planperiode. Gitt en byggetid på fem år vil det kreve om lag 4/5 av samlet prosjektkostnad finansiering innenfor perioden 2018–2023, og dette er ikke dekket inn i Senterpartiets forslag. Flertallet kan derfor ikke se hvordan denne lovnaden skal kunne holdes, uten at en rekke andre prosjekter settes i spill eller skyves langt ut i tid.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at Buskerud fylkeskommune har gjort prinsippvedtak om å forskuttere 3,2 mrd. kroner til bygging av ny vei på strekningen for å gjennomføre byggestart 2019 samtidig med byggestart for Ringeriksbanen.

E16 Fagernes–Øye

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, presiserer at Fagernes S–Øye skal være blant prioriterte strekninger på E16 i Valdres. Det ligger inne midler til strekningsvise utbedringer i NTP 2018–2029, som vil bidra til økt trafiksikkerhet og bedre fremkommelighet. Det er spesielt de farlige strekningene Reinessvingen og Røn, samt omkjøringen utenom Fagernes, som bør prioriteres for strekningsvis utbedring

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet understreker viktigheten av E16 som forbindelse mellom Østlandet og Vestlandet, og viser til de betydelige midlene som er brukt på opprusting av veggen gjennom mange år. Fremdeles gjenstår imidlertid deler av strekningen, spesielt mellom Fagernes og Øye. Disse medlemmer viser til at strekningen var en del av Nasjonal Transportplan 2014–2023.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative forslag hvor strekningen E16 Fagernes–Øye er et eget riksvegprosjekt med 1,6 mrd. mill. kroner.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at store deler av E16 er ferdig utbygd og mener at E16 må fullføres. Et viktig restprosjekt er Fagernes S–Hande som vil løse trafikken gjennom regionsentret Fagernes som har en årsdøgntrafikk på 11 000, og vil eliminere svært trafikkfarlige og ulykkesbelastede strekninger vest for Fagernes. Dette medlem viser til at dette prosjekt tidligere er prioritert i annen periode både i NTP 2010–19 og NTP 2014–23, og at kommunedelplan ble godkjent i 2014. Dette medlem prioriterer gjennomføring av prosjektet i andre planperiode

E16 Kvamskleiva

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at skredsikringsprosjektet E16 Kvamskleiva i Oppland omfatter bygging av tunnel samt utbedring av tilstøtende veg på en skredutsatt strekning mellom Kvam og Hugavike i Vang kommune. Strekningen har høy skredfaktor.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets forslag om å fremskynde skredsikringsprosjektet E16 Kvamskleiva og foreslår 300 mill. kroner til første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2018–2023.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiets opplegg for skredsikring der prosjektet blir flyttet frem som en følge av økt ramme til skredsikring.

Nærøydalen (Hylland–Sleen)

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til E16 Nærøydalen i Sogna og Fjordane og Hordaland, hvor prosjektet omfatter bygging av en lang tunnel mellom Hylland og Sleen for å sikre en strekning med høy skredfaktor mot skred. Det er i dag to tunneler på strekningen, Stalheimstunnelen og Sivletunnelen, som ikke tilfredsstill alle krav i tunnelsikkerhetsforskriften. Disse to tunnelene vil bli stengt når den nye tunnelen åpnes for trafikk.

Disse medlemmer viser til at E16 Nærøydalen (Hylland–Sleen) er foreslått med oppstart etter 2024 fra Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen. Til tross for de betydelig økonomiske rammene som forslaget til Nasjonal transportplan 2018–2029 legger opp til, er det knapt midler til å følge opp bindingene eller gjennomføre andre nødvendige tiltak. Konsekvensen er at mange prosjekter som tidligere lå inne i regjeringen Stoltenberg II sin transportplan for perioden 2018–2023 nå er skjøvet ut mot slutten av 2020-tallet eller er ute av planen. Disse medlemmer viser til at kostnadsøkning er forklaringen til at mange av prosjektene er skjøvet ut i tid eller at planavgrensningene er endret. Disse medlemmer mener det i mange av prosjektene er aktuelt med tidligere oppstart enn i siste seksårs-periode slik det er foreslått Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringens forslag. Dette kommer an på hvor langt planarbeidene har kommet, og om det i tilfeller kan være aktuelt å la bompengeselskapet finansiere byggeplan og byggestart, eventuelt tillate forhåndsinnkreving eller parallellinnkreving. Disse medlemmer vil peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for E16 Nærøydalen (Hylland–Sleen) i Sogna og Fjordane og Hordaland og viser videre til Arbeiderpartiets forslag om midler til framskyndelse av prosjekter.

E16 Oppheim–Skulestadmoen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at E16 er en viktig forbindelse mellom Øst- og Vestlandet. E16 mellom Oppheim og Skulestadmoen er en ulykkesbelastet strekning. Disse medlemmer viser til at strekningen E16 Oppheim–Skulestadmoen er prioritert i Nasjonal transportplan 2014–2023, og er derfor uenig med Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen når prosjektet E16 Oppheim–Skulestadmoen ikke er foreslått i ny Nasjonal transportplan 2018–2029. Disse medlemmer mener det er viktig å øke standarden på vegen, noe som vil øke trafiksikkerheten og framkommeligheten. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets forslag hvor prosjektet E16 Oppheim–Skulestadmoen i utgangspunktet prioriteres i andre periode. Disse medlemmer vil imidlertid peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for E16 Oppheim–Skulestadmoen og viser videre til Arbeiderpartiets forslag om 5,1 mrd. kroner til framskyndelse av prosjekter.

E16 Stanghelle–Arna

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at E16 Arna–Stanghelle er prioritert med 7,6 mrd. kroner i statlige midler og 3,4 mrd. kroner i bompengebidrag i andre planperiode, og at prosjektet skal gjennomføres samlet med jernbaneutbygging Arna–Stanghelle, hvor det er satt av 7,25 mrd. kroner, av et totalt behov på 10,25

mrd. kroner. Flertallet viser til at det har blitt lagt til rette for rekordrask planlegging av strekningen i denne regjeringsperioden, blant annet ved at fasen med kommunedelplan er lagt til side, og planleggingen går direkte på reguleringsplan. I tillegg er midlertidig skredsikring prioritert. Flertallet viser til svar på spørsmål 51, hvor det er beskrevet at samlet kostnad for veg- og jernbaneutbygging Arna–Voss fra KVV/KS1-nivå er økt fra 36,3 mrd. 2017-kroner til om lag 42,3 mrd. 2017-kroner, om lag 6 mrd. kroner. Samtidig har bompengepotensialet fra grunnlagsdokumentet blitt redusert med om lag 3 mrd. kroner, som innebærer at behovet for statlig medfinansiering har økt tilsvarende. Fra etatenes grunnlagsdokument har kostnaden økt om lag 3,8 mrd. kroner. Flertallet viser til at i Nasjonal transportplan for 2014–2023, var det ikke prioritert noen midler til denne strekningen. Flertallet mener derfor at 14,85 mrd. kroner i statlige bevilgninger til strekningen er det et klart signal om en høy prioritering av strekningen. Flertallet merker seg at dersom kostnadsanslag fra KVV hadde holdt seg stabile, ville den statlige bevilgningen i NTP 2018–2029 for E16 finansiert full utbygging til Voss. Hadde kostnadsanslaget og bompengegrnnlaget fra grunnlagsdokumentet holdt, og hadde vist seg riktige, ville også det gitt full utbygging til Voss, med god margin. Flertallet mener det haster å komme i gang med utbygging, og viser til at noen muligheter for å komme raskere i gang med bygging er beskrevet i meldingen og i svar på spørsmål 50. Det vil også være viktig å vurdere kostnadsreducerende tiltak. Flertallet mener at det er viktig å snu alle stener for å finne muligheter til å komme raskere i gang, slik at veien kan ferdigstilles raskest mulig, og viser til muligheten med å starte bygging gjennom bompenger i første periode. Flertallet legger dette til grunn slik det fremgår av svar på spørsmål 50, og at byggestart blir senest i 2022. Arbeidet som gjøres for å ytterligere redusere kostnader og videre fremskynde prosjektet skal ha målsetting om å kunne realisere byggestart i 2021 som opprinnelig tiltenkt.

Flertallet viser til at Arbeiderparti-leder Jonas Gahr Støre og Senterparti-leder Trygve Slagsvold Vedum uttalte til Bergens Tidende 31. mai 2017 at de ønsket å fremskynde bygging. Støre uttalte:

«Med vårt forslag kan vi komme i gang i 2021 og være ferdig i 2025–26» Videre på spørsmål fra journalisten om det ville komme midler i budsjettet sa Støre:

«– Det er ambisjonen.»

Arbeiderparti-representant Magne Rommetveit uttalte videre:

«Han forteller at Ap har funnet plass til to ekstra milliarder i første periode og én milliard i siste periode.

– Det blir tre ekstra milliarder slik at man kan begynne byggingen av vei og jernbane parallelt. Da kan man begynne byggingen i 2021, slik alle trodde man skulle før pressekonferansen til Erna & Co i Arna.»

Flertallet merker seg at både Senterpartiet og Arbeiderpartiet har satt av 2 mrd. kroner i første periode og 1 mrd. kroner i andre periode til jernbaneprosjektet i sine alternative planer. Flertallet stiller spørsmålsteget ved om dette er tilstrekkelig til å realisere byggestart i 2021, og om ferdigstillelse så tidlig som 2025 er mulig. Det vil forutsette 4–5 års byggetid, som er raskere enn tidligere antydte fra Statens vegvesen, og oppsiktsvekkende raskt for det som omtales som landets mest kompliserte veiprojekt.

Flertallet viser videre til at dette er et av mange prosjekter som prioriteres frem av disse to partiene, og hvor begge prioriterer å fremskynde flere prosjekter enn de har midler til å finansiere. Det vises til beskrivelse i andre merknader. Flertallet vil derfor understreke at velgerne ikke kan feste lit til noen av prosjektene Arbeiderpartiet eller Senterpartiet går inn for, ettersom det er uklart hvilke av løftene partiet ender opp med å finansiere hvis de får regjeringsmakt.

Flertallet viser endelig til at til tross for omtale i flere merknader, og en ambisjon om en byggeplan der strekningen til Stanghelle er ferdig i 2025/26, prioriterer verken Senterpartiet eller Arbeiderpartiet midler til planlegging eller videre bygging fra Stanghelle til Voss.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener det er påkrevet å komme i gang med utbyggingen av ny veg og jernbane mellom Arna og Voss, og vil derfor bruke 3 mrd. kroner mer enn hva som er foreslått av regjeringen i planperioden til jernbanedelen av fellesprosjektet Arna–Stanghelle. Prosjektet blir med dette fullfinansiert. Fellesprosjektet Arna–Stanghelle vil være et særskilt prioritert prosjekt, jf. omtale av dette i stortingsmeldingen om NTP 2014–2023, for å sikre rasjonell gjennomføring av prosjektet og oppstart så tidlig som mulig i første seksårsperiode.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener E16 Stanghelle–Arna og jernbane på samme strekningen er en av de viktigste prosjektene å få startet opp. Strekningen er svært rasutsatt og trafikkfarlig, og jernbanen har svært lav standard og lav hastighet. Dette medlem viser til at den rød-grønne regjeringa startet arbeidet med ny vei og bane på strekningen da vi startet opp arbeidet med KVU (konseptvalgutredning). At regjeringen nå ikke leverer på gjennomføring av denne viktige og farlige strekningen er urovekkende.

Disse medlemmer legger inn de manglende 3 mrd. kroner for jernbaneprosjektet, der to av dem ligger i første planperiode. Et slikt opplegg vil sikre oppstart av prosjektet i 2021, felles utbygging av vei og bane, og finansiering av hele prosjektet i NTP-perioden. Disse medlemmer mener at K5-alternativet for Bergen – Voss må legges til grunn for det videre arbeidet.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til Senterpartiet sitt alternative NTP-opplegg der vi flytter 3 mrd. kroner fra andre planperiode til første for veiprojektet.

E16 Ringveg øst, Arna–Vågsbotn

Komiteen, viser til merknad under korridor 4, om at prosjektet sees i sammenheng med E39 Vågsbotn–Klauvaneset.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til E16 Ringveg øst, strekningen Arna–Vågsbotn. Vågsbotn i Hordaland, hvor prosjektet omfatter bygging av firefelts veg mellom Arna og Vågsbotn i Bergen kommune. Disse medlemmer viser til at E16 Ringveg øst, Arna–Vågsbotn er foreslått med oppstart etter 2024 fra Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen.

Disse medlemmer viser til at det til tross for de betydelig økonomiske rammene som forslaget til Nasjonal transportplan 2018–2029 legger opp til, er det knapt midler til å følge opp bindingene eller gjennomføre andre nødvendige tiltak. Konsekvensen er at mange prosjekter som tidligere lå inne i regjeringen Stoltenberg II sin transportplan for perioden 2018–2023 nå er skjøvet ut mot slutten av

2020-tallet eller er ute av planen. Disse medlemmer viser til at kostnadsøkning er forklaringen til at mange av prosjektene er skjøvet ut i tid eller at planavgrensningene er endret. Disse medlemmer mener det i mange av prosjektene er aktuelt med tidligere oppstart enn i siste seksårsperiode slik det er foreslått Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringens forslag. Dette kommer an på hvor langt planarbeidene har kommet, og om det i tilfeller kan være aktuelt å la bompengeselskapet finansiere byggeplan og byggestart, eventuelt tillate forhåndsinnkreving eller parallellinnkreving. Disse medlemmer vil peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for E16 Ringvei øst, Arna–Vågsbotn i Hordaland og viser videre til Arbeiderpartiets forslag om midler til framskyndelse av prosjekter.

Rv. 5 Håbakken–Skei

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at regjeringen har valgt rv. 52 over Hemsedalsfjellet som en av to hovedtraseer for øst–vestforbindelse, og i KVVU-en for øst–vest kommer det frem at rv. 52 har høyest samfunnsnytte dersom en kobler på Nord-Vestlandet med trafikk fra E39 og rv. 5. Dette medlem mener det vil være en naturlig oppfølging av trasévalget å gjennomføre en KVVU for strekningen Håbakken i Lærdal kommune til Skei i Jølster kommune.

Jfr. omtale av stortingsmelding 33 (2016-17) under» Aktuelle saker» på Stamvegutvalget.no