**OMTALE AV E-16 I STORTINGSBEHANDLINGEN AV NTP 2014-23**

**Innstilling 450 S (2012-13)**

**15.6 Komiteens merknader til korridor 5: Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø**

**15.6.1 Generelt og oppsummering om korridoren**

Komiteen viser til at korridoren utgjør et nettverk av forbindelser over fjellet mellom Østlandet og Vestlandet. Korridoren har fire fjelloverganger. Befolkningstettheten er høy i endepunktene, mens befolkningsgrunnlaget underveis er mer spredt. Reiseliv og tradisjonell industrivirksomhet er viktige næringer, og svært transportintensive. Korridoren brukes også som dagpendlerrute nær endepunktene, i tillegg til stor trafikk ved større utfartshelger og ferier.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til regjeringens forslag til investeringsprogram for korridor 5 i perioden 2014–2023, og har merket seg at regjeringens forslag legger opp til store investeringer både i vei og jernbane.

Flertallet viser til at en prioritering av et prosjekt i andre del av planperioden åpner for at etatene kan starte eller videreføre planleggingen av prosjekter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet støtter regjeringens forslag til investeringsprogram i korridoren.

Disse medlemmer viser til gjeldende praksis og bompengeretningslinjer. Når en bompengeproposisjon er vedtatt i Stortinget, har bompengeselskapet mulighet til å ta opp lån og starte før statlige midler bevilges, og på den måten bidra til sammenhengende utbygging.

Komiteens medlemmerfra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til den uheldige praksis som har utviklet seg ved at Statens vegvesen rekvirerer unødvendig høye beløp fra bompengeselskapene enn fremdrift og andel av finansieringen skulle tilsi. Disse medlemmer mener at Statens vegvesen burde tilstrebe å bruke statlige midler tidlig i betalingsperioden, for deretter å rekvirere nødvendige midler fra bompengeselskapene. Dette vil sikre at låneopptak og finanskostnader blir lavest mulig, nedbetalingen kan skje raskere og bomstasjoner fjernes tidligere.

 **15.6.2 Riksveginvesteringer i korridoren**

**E16 Sandvika–Hønefoss**

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at E16 er hovedforbindelsen for vegtrafikk mellom Oslo og Bergen. I tillegg er den hovedferdselsåre mellom Oslo og Ringerike, Valdres og Hallingdal, samt en hovedveg i Bærum. Flertallet viser til behovet for å planlegge og bygge ut vegstrekninger i en helhet. Flertallet viser også til at strekningen Bjørum–Skaret er planlagt med byggestart siste periode. Flertallet viser til at det med finansieringen som ligger i planen er mulig å starte prosjektet i første fireårsperiode. Dette forutsetter at man starter byggingen med bompengefinansiering.

Disse medlemmer mener derfor at planleggingen av strekningen Skaret–Hønefoss må gjennomføres slik at sammenhengende utbygging av denne hovedferdselsåren sikres.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at strekningen Bjørum–Skaret på E16 er ferdig regulert, og foreslår at man starter utbyggingen av strekningen i første planperiode. Vegen bygges som firefelts veg. Dette flertallet vil understreke at dette er et viktig prosjekt og at fremdriften må opprettholdes.

Dette flertallet mener at vegen videre til Hønefoss må reguleres parallelt med utbyggingen av Bjørum–Skaret, og at man kontinuerlig fortsetter utbyggingen frem til Hønefoss. Flertallet viser til at planmidler til denne strekningen lå inne i inneværende NTP (2010–2019), og konstaterer at disse er fjernet i NTP for 2014–2023.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at dagens E16 mellom Sandvika og Wøyen i Bærum kommune i Akershus er en av landets mest trafikkerte tofelts veger med om lag 35 000 kjøretøy. Disse medlemmer mener at det er viktig å videreføre byggingen av E16 mellom Sandvika og Hønefoss som full firefeltsvei på hele strekningen, slik at det i tillegg til det planlagte prosjektet Sandvika–Wøyen, bygges firefeltsvei fra Isi der dagens motorvei stopper videre til Hønefoss. Disse medlemmer viser til at regjeringspartiene i sitt forslag til Nasjonal transportplan legger opp til 1 980 mill. kroner i såkalt annen finansiering i NTP-prosjektet E16 Sandvika–Wøyen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker oppstart av E16 Sandvika–Wøyen i 2014. Disse medlemmer vil i den forbindelse påpeke at slike prosjekter bør få statlig fullfinansiering uten bompenger fordi folk som ferdes langs norske veier allerede får altfor lite igjen for det som betales inn av bil- og drivstoffavgifter.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti ønsker en sammenhengende utbygging fra Bjørum til Hønefoss, og at dette gjøres til et OPS-prosjekt.

**E16 Bagn–Bjørgo**

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at regjeringspartiene i sitt forslag til Nasjonal transportplan legger opp til 320 mill. kroner i såkalt annen finansiering i NTP-prosjektet E16 Bagn–Bjørgo. Disse medlemmer vil i den forbindelse påpeke at slike prosjekter bør få statlig fullfinansiering uten bompenger fordi folk som ferdes langs norske veier allerede får altfor lite igjen for det som betales inn av bil- og drivstoffavgifter.

**E16 Valdres/Filefjell**

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative transportplan og mener at E16 Valdres/Filefjell burde bygges ut som et OPS-prosjekt. Disse medlemmer viser til de problemene som jevnlig melder seg for trafikken ved denne fjellovergangen, noe som ikke minst berører trailertrafikken som frakter eksportvarer fra Vestlandet mot kontinentet.

**E16 Sogn og Fjordane grense–Voss**

Komiteen viser til at E16 fra Voss til Sogn og Fjordane grense fremstår som en sterkt ulykkesbelastet vei med stor trafikkbelastning. Spesielt strekningen Oppheim–Voss trenger trafikksikring. Komiteen forutsetter at arbeidet med trafikksikringstiltak igangsettes i 2014 slik regjeringen legger opp til. Komiteen forutsetter at det vurderes om videre delstrekninger kan startes i første del av planperioden, og med forsterket vekt på at ny veifremføring også gir bedre trafikksikring for beboerne i området enn det foreliggende planer innebærer.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, forutsetter videre at bygging av E16 på delstrekninger startes i første del av planperioden, og med forsterket vekt på at ny veifremføring også gir bedre trafikksikring for beboerne i området enn det foreliggende planer innebærer.

 **E16 Voss–Bergen (Veg og jernbane Voss–Bergen)**

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at E16 mellom Arna og Voss er en svært rasfarlig og utrygg veiforbindelse. Det er store behov for å bygge ny jernbane og vei på denne strekningen. Flertallet er derfor glad for at arbeidet med en felles konseptvalgutredning for E16 og Vossebanen er kommet langt, og ser fram til videre behandling av denne. Samtidig er flertallet opptatt av at det blir prioritert midler til å gjøre strekningen mest mulig trygg å ferdes på i påvente av større investeringer.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at E16 mellom Bergen og Voss fremstår som sterkt ulykkesbelastet grunnet høy trafikk i forhold til veiens kapasitet. I senere tid er det også blitt avdekket stort behov for rassikring av veien som var stengt i en periode på nesten 14 dager våren 2013 på grunn av ras. Den 13. mai 2013 gikk det nytt ras på E16 på et område som ble rassikret to år tidligere. Disse medlemmer har merket seg at Statens vegvesen har 151 skredpunkter på riksveiene i vest; av disse er 91 på veiene i Hordaland. Disse medlemmer peker på at arbeidet med fellesprosjekt vei/jernbane for å bygge ny trasé Bergen–Voss må forseres. Men disse medlemmer peker også på det store behovet for omfattende rassikring på nåværende vei inntil ny vei er bygget. Disse medlemmer prioriterer derfor rassikring av E16 Bergen–Voss i første del av planperioden og legger til grunn at slikt arbeid også kan kombineres med nødvendige tiltak for å bedre trafikksikkerheten på strekningen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets økonomiske ramme for ny NTP 2014–2023 der det er lagt inn ekstra midler til rassikring.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at strekningen er en viktig øst-vest-forbindelse med en urovekkende lav trafikksikkerhetsstandard. Disse medlemmer har registrert at det på 10 år har gått over 200 ras, og mener at det haster å komme i gang med rassikringen av veistrekningen.