

STORTINGSBEHANDLINGEN AV NTP 2018-29

OMTALE AV ØST-VEST PROBLEMSTILLINGENE

I dette notat refereres omtalen av hovedvegforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet i

- Stortingsmelding 33 (2016-17) Side 1-3
- Presseomtale fra samarbeidspartiene (H, FrP, KrF og V) Side 4
- Innst.460 S fra Transport-og Kommunikasjonskomiteen Side 4-7
- Plenumsdebatten i Stortinget den 19/6-2017 Side 7

Stortingsmelding nr 33:

Fra Regjeringens stortingsmelding – som ble avgitt 5 april 2017 – refereres følgende:

Side 43 og 44: (Ambisjoner på vegnettet)

Store vegsatsinger

Et vegnett av god standard og dimensjonert i forhold til transportbehovet vil fortsatt og i overskuelig fremtid være viktig for Norge. Regjeringen prioriterer utbygging av europavegene høyt med tunge satsinger som strekker seg ut over planperioden.

Regjeringen vil prioritere E134 som en av hovedvegforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet. Som den andre hovedvegforbindelsen øst-vest legger regjeringen opp til en funksjonsdeling mellom rv 52 og rv 7. Rv 52 vil være hovedvegforbindelse for næringstrafikk mellom Østlandet og Vestlandet. Rv 7 vil være hovedvegforbindelse for reiseliv og persontrafikk.

Side 111 og 112: (Langsiktig strategi)

Langsiktig strategi for utvikling av hovedvegforbindelser mellom Østlandet og Vestlandet

Det er et stort behov for å bedre vinterregulariteten på fjellovergangene mellom Østlandet og Vestlandet, og gi næringsliv og befolkning mer forutsigbare vegforbindelser. Regjeringen ønsker også å redusere reisetiden mellom landsdelene. Regjeringen vil derfor ha en langsiktig konsentrert satsing om noen utvalgte vegforbindelser mellom Østlandet og Vestlandet.

Selv om det har vært en utvikling av viktige deler av transportinfrastrukturen mellom øst og vest er behovene fortsatt store, og kravene fra næringsliv og befolkning til mer effektive og pålitelige transportsystemer har økt betraktelig. Alle de viktigste forbindelsene mellom Oslo og Bergen, dvs. E16, rv 52, rv 7 og E134, har i dag viktige regionale og lokale oppgaver. Det har de senere årene vært gjennomført flere grundige

faglige utredninger av hvordan øst-vestforbindelsene bør videreutvikles i et nasjonalt perspektiv. Det vises bl.a. til at Statens vegvesens utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet fra 2015. Det har også vært gjennomført KVUer for strekningene rv 52/rv 7 Gol – Voss, E134 Gvammen – Vågsli og for rv 7 over Hardangervidda. De to førstnevnte har også vært gjenstand for ekstern kvalitetssikring (KS1). Det er også gjennomført brede høringsrunder av disse utredningene.

Regjeringen vil prioritere E134 som én av hovedvegforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet. E134 over Haukelifjellet har i dag mest trafikk av fjellovergangene mellom øst og vest. E134 betjener trafikken mellom Østlandet og Hauge-sundsregionen/Sør-Hordaland, og er i tillegg den viktigste forbindelsen mellom Vestfold/Telemark og Bergensregionen. Den er også viktig for

næringslivet og reiselivet i indre Telemark. I det videre arbeidet med planlegging og utvikling av E134 som øst-vest-hovedvegforbindelse, legger regjeringen til grunn at E134 på strekningen Gvammen-Vågsli etableres i en ny innkortet korridor nord for dagens E134. Dette vil gjøre vegen 35 km kortere, og vil kunne redusere reisetiden med mer enn 50 minutter.

Som den andre hovedvegforbindelsen mellom Østlandet og Vestlandet legger regjeringen opp til en funksjonsdeling mellom rv 52 og rv 7. Rv 52 vil være hovedvegforbindelse for næringstrafikk mellom Østlandet og Vestlandet. Rv 52 er allerede i dag den fjellovergangen mellom Østlandet og Vestlandet med høyest andel tungtransport. Vegen er noe lenger enn rv 7, men har bedre vinterregularitet og mindre stigningsforhold. Rv 7 vil bli satset på som hovedvegforbindelse for reiseliv og persontrafikk. Rv 7 er den korteste vegen mellom Oslo og Bergen, og det er en viktig veg for bl.a. reiselivet på begge sider av Hardangervidda. Rv 7 har også status som nasjonal turistveg. Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet vil gjennomføre en ekstern kvalitetssikring (KS1) av KVVU for rv 7 over Hardangervidda. Etter at

KS1 er gjennomført vil regjeringen ta stilling til ambisjonsnivå for videre planlegging av utbedringer på strekningen over Hardangervidda. Før det settes i gang videre planlegging etter plan- og bygningsloven vil regjeringen frem mot neste Nasjonal transportplan arbeide videre med et helhetlig forslag til ambisjonsnivå og prioriteringsrekkefølge for den videre planleggingen av tiltak på rv 52 og rv 7.

Strategien for utvikling av hovedvegforbindelser mellom Østlandet og Vestlandet har et langsiktig perspektiv, frem mot 2050. Den videre planleggingen vil bli innrettet med sikte på en gradvis utvikling av vegstandarden.

Det er i meldingen prioritert betydelige midler til oppstart for prosjekter som inngår i hovedvegforbindelse mellom Østlandet og Vestlandet, bl.a. E16 Skaret – Hønefoss, E16 Stanghelle – Arna og E134 Røldal – Seljestad. Strekningene E16 Skaret–Hønefoss og E16 Stanghelle – Arna er felles for de tre korridorene E16, rv 7 og rv 52 mellom Oslo og Bergen. Det er også satt av midler til strekningsvise tiltak på rv 7 og rv 52. Midler til igangsetting av nye prosjekter og prioritering mellom korridorene vil bli vurdert nærmere i arbeidet med neste Nasjonal transportplan.

Side 295 og 296: (Korridor 5)

13.2.7 Korridor 5: Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø

Korridorens rolle og betydning i transportsystemet
Transportkorridoren fra Oslo til Bergen og Haugesund omfatter fem alternative øst-vest vegtraseer: E16 via Lærdal, fv 50 Hol – Aurland, rv 52 Hemsedalsfjell, rv 7 over Hardangervidda og E134 over Haukelifjell. E134 benyttes hovedsakelig for transport mellom Oslo og Haugesundsområdet, mens rv 52 er vanligste valg for tungtransport mellom Oslo og Bergen. Rv 7 er den korteste vegen mellom Bergen og Oslo og særlig viktig i reiselivssammenheng. E16 har den beste vinterregulariteten.

Hovedprioriteringer og virkninger i korridor 5

I korridoren gjøres det betydelige investeringer i både veg og jernbane ved Bergen og rundt Oslo. Begge steder legger regjeringen opp til store felles veg- og jernbaneutbygginger – dobbeltspor Stanghelle – Arna/E16 Stanghelle – Arna og Rin-

geriksbanen/E16 Skaret – Hønefoss. Veginvesteringene i korridoren vil i planperioden gi reisetidsbesparelser på 1 time og 31 minutter, samt en reduksjon i drepte og hardt skadde på 7,3 personer pr. år. Innenfor programområdene skal det settes av statlige midler til utbedring av lengre strekninger, jf. kapittel 5.5.2. I planperioden vil en prioritere utbedring av delstrekninger på rv 7, rv 52, E16 Fagernes – Hande og E16 Hande – Øye. E134 er utpekt som én av øst-vest-hovedvegforbindelsene i Sør-Norge, og det blir gjennomført flere prosjekter som gir kortere reisetid og bedre framkommelighet over fjellet.

På jernbanen vil investeringene i planperioden gi reisetidsbesparelser på om lag 65-70 minutter mellom Oslo og Bergen. Tilsvarende en reduksjon i antall drepte og hardt skadde på 2,2 personer pr. år som følge av overført trafikk fra veg til bane.

Side 322 oo 325 (Veg-og skredprosjekter)

Korridor	Vegprosjekter	Igang-satt	Kostnadsoverslag/ restbehov pr. 1.1.2018			Statlige midler		Annen finansiering
			Statlige midler	Annen finansiering	Sum	2018–2023	2024–2029	2018–2029
5	E134 Damåsen – Saggrenda	x	1 327	734	2 061	1 327		734
5	E134 Gvammen – Århus	x	932		932	932		
5	E134 Seljord – Åmot	x	130		130	130		
5	Rv 13 Ryfast	x	508	1 332	1 840	508		1 332
5	Rv 36 Skyggestein – Skjelbredstrand	x	296		296	296		
5	Rv 36 Slåttekås – Årnes	x	49	149	198	49		149
5	E134 Strømsåstunnelen, nytt tunneløp (start)		800	800	1 600		200	200
5	E134 Saggrenda – Elgsjø, (start)		1 300	700	2 000		250	150
5	E134 Vågsli – Røldal (start)		3 400	600	4 000		250	50
5	E134 Røldal – Seljestad		2 400	500	2 900		2 400	500
5	E134 Arm til Husøy hamn		120		120		120	
5	Haugalandspakka		160		160	160		
5	E16 Sandvika – Wøyen	x	62	1 377	1 439	62		1 377
5	E16 Bjørum – Skaret	x	2 165	1 960	4 125	2 165		1 960
5	E16 Bagn – Bjørgo	x	733		733	733		
5	E16 Øye – Eidsbru	x	376		376	376		
5	E16 Varpe bru – Smedalsosen	x	100		100	100		
5	E16 Smedalsosen – Borlaug	x	14		14	14		
5	E16 Vossapakken, refusjon	x	84		84	84		
5	Rv 5 Loftesnesbrua	x	108		108	108		
5	E16 Skaret – Hønefoss		5 400	3 200	8 600		5 400	3 200
5	E16 Stanghelle – Arna		7 600	3 400	11 000		7 600	3 400
5	E16 Ringveg øst, Arna – Vågsbotn		2 200	2 300	4 500		2 200	2 300
<u>Skredprosjekter</u>								
5	Rv 13 Melkeråna – Årdal		820		820		820	
5	Rv 13 Lovraeidet – Rødsliane		800		800		800	
5	E16 Kvamskleiva		650		650		650	
5	E16 Nærøydalen (Hylland – Sleen)		1 700		1 700		1 700	
5	Rv 5 Kjøsnesfjorden		1 100		1 100	1 100		

Presseomtale fra samarbeidspartiene om funksjonsfordeling E16, Rv7, Rv52

20 mars 2017 ble det sendt ut pressemeldinger fra samarbeidspartiene (H, FrP, KrF og V) om at de var enige om å funksjonsfordele den nordlige hovedforbindelsen mellom E16, Rv7 og Rv52:

- Rv 7 Hardangervidda skal utvikles som en hovedvegforbindelse for persontrafikk, med stor vekt på de mulighetene som finnes for turisme her, og med hensyn til villreinproblematikken.
- Rv 52 Hemsedal skal være en hovedvegforbindelse for næringstransport. Her skal det legges vekt på å få trafikken bort fra sentrum, få opp farten og få opp vinterregulariteten.
- E16 er vintersikker, men utgjør lengst kjøreavstand Oslo-Bergen. Veien skal imidlertid fullføres og vil være en viktig avlastningsvei når andre overganger er stengt, samt betjene de områdene som den betjener i dag.

Større tiltak utredes fram til neste periode

- Nøyaktig hvilke større tiltak som skal gjennomføres, må vurderes frem til neste NTP, for å finne de tiltakene som gir best nytte og størst effekt for pengene som skal brukes. Alle større tiltak på Rv7/52 er i dag på KVV/KS1-nivå, og mye planlegging gjenstår før sikre kostnads- og virkningstall kan gis.
- I kommende NTP vil det bli lagt inn midler til strekningsvise utbedringer på alle strekningene, som er tiltak som kan komme raskt i gang. Det vil kalles «samordningsstrekninger» - hvor Statens vegvesen får mulighet til å bruke mindre beløp for å utbedre kritiske flaskehalsen uten at det defineres som store, enkeltstående prosjekter.

Innst. 460 S:

Den 12 juni 2017 avga Stortingets Transport og Kommunikasjonskomite sin Innst. 460 S der følgende merknader vedrørende øst-vest problematikken ble gitt:

Side 35: (Ambisjoner på vegnettet)

Komiteen registrerer at regjeringen har pekt på E134 som en fremtidig hovedveg mellom øst og vest i Sør-Norge. For den andre hovedvegforbindelsen legges det til grunn en funksjonsdeling der rv. 52 skal være hovedvegforbindelse for næringstrafikk,

mens rv. 7 skal være hovedvegforbindelse for persontrafikk og reiseliv. Komiteen viser til at E16 også er en viktig, vintersikker fjellovergang. Komiteen viser også til merknader under punkt 7.2.

Side 58: (Langsiktig strategi)

Komiteen registrerer at regjeringen har pekt på E134 som en fremtidig hovedveg mellom øst og vest i Sør-Norge, og ønsker å korte inn denne med en ny korridor nord for dagens E134 mellom Gvammen og Vågsli. For den andre hovedvegforbindelsen legges det til grunn en funksjonsdeling der rv. 52 skal være hovedvegforbindelse for næringstrafikk, mens rv. 7 skal være hovedvegforbindelse for persontrafikk og reiseliv.

Komiteen støtter en omklassifisering av rv. 23 til E134, slik at denne i øst får sin tilknytning til E6 ved Vassumkrysset.

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

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener at det gjennom KVVU-behandling må utredes en fremtidig arm fra E134 til Bergen, og at Hordalandsdiagonalen og Sunnhordlandsdiagonalen må være en del av denne utredningen. Disse medlemmer viser til sine merknader under korridor 5, og vil understreke at tiltak for å oppnå vintersikker veg over Haukelifjell må ha høyeste prioritet på E134.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet har registrert at regjeringen ikke ønsket å utrede E16 over Filefjell i sitt arbeid med oppfølging av øst-vestutredningen, 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 mener at det er riktig og viktig å fullføre satsingen på E16.

Disse medlemmer viser til at Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen har valgt E134 som en av hovedvegforbindelsene mellom Øst- og Vestlandet. Disse medlemmer ønsker at det også skal utarbeides en KVVU for en eventuell arm til Bergen.

Videre er det som den andre forbindelsen lagt opp til at en funksjonsdeling mellom rv. 52 og rv. 7 vil bli satset på som hovedvegforbindelse for reiseliv og persontrafikk. Rv. 7 er den korteste vegen mellom Oslo og Bergen, og er en viktig veg for blant annet reiselivet på begge sider av Hardangervidda. Rv. 7 er også nasjonal turistveg. Disse medlemmer viser til at strekningen var en del av Nasjonal transportplan 2014–2023. Disse øst-vestforbindelsene må fortsatt videreutvikles.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative forslag, hvor strekningen rv. 52 er et eget riksvegprosjekt med 300 mill. kroner.

Side 84 – 91 (Korridor 5)

Her framgår stor enighet om rask oppstart av de felles veg- og jernbane prosjektene Skaret-Hønefoss og Arna-Stanghelle. Nedenfor følger utdrag av komiteens merknader i avsnittet om korridor 5 med spesiell fokus på strekningene mellom Hønefoss og Voss:

14.2.7 Korridor 5: Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø

KORRIDORENS ROLLE OG BETYDNING I TRANSPORTSYSTEMET

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.

Riksveginvesteringer i korridor 5

Rv. 7 Hønefoss–Gol

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at rv. 7 har fått en betydelig standardheving på noen strekninger, med ny vei vest for Hønefoss (Ramsrudhellingane), innkortingen Sokna–Ørgenvika og utbedring vest for Flå. Det gjenstår imidlertid

flere partier med lav standard, som skaper store sprang i veistandard og som er ulykkesutsatte. Rv. 7 (Hønefoss–Gol) som det mest trafikkerte øst-vestsambandet, vil, som en fremtidig hovedvei, trenge ytterligere utbedringer.

For å oppnå en gjennomgående og høyere standard, vil lengre strekninger vurderes i sammenheng. Som første trinn er Ørgenvika–Gol (Vegpakke Hallingdal) prioritert, der det vil bli vurdert utbyggingsrekkefølge, alternative finansieringsløsninger og utbyggingsformer.

Rv. 7 Hallingdal

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil vise til behovet for planleggingsmidler for rv. 7 på strekningen Ørgenvika–Gol. Denne strekningen har behov for opprusting Ørgenvika–Svenkerud og ny vei Svenkerud–Gol. Både rv. 7 Hardangervidda som er valgt som hovedveg for personbil/turisttrafikk øst-vest, samt rv. 52 Hemsedalsfjellet som er valgt som hovedveg for tungbiltrafikk, er avhengig av opprustning/nybygging på rv. 7 Ørgenvika–Gol.

Rv. 52 Strekningsvise utbedringer

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen har valgt E134 som en av hovedvegforbindelsene mellom Øst- og Vestlandet. Videre er det som den andre forbindelsen lagt opp til en funksjonsdeling mellom rv. 52 og rv. 7. Rv. 52 skal være hovedvegforbindelse for næringstrafikk, og er allerede i dag den vegforbindelsen med høyest andel tungtransport. Disse medlemmer viser til at strekningen var en del av Nasjonal transportplan 2014–2023.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative forslag hvor strekningen rv. 52 er et eget riksvegprosjekt med 500 mill. kroner.

Rv. 7 Strekningsvise utbedringer

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen har valgt E134 som en av hovedvegforbindelsene mellom Øst- og Vestlandet. Videre er det som den andre forbindelsen lagt opp til en funksjonsdeling mellom rv. 52 og rv. 7. Rv. 7 vil bli satset på som hovedvegforbindelse for reiseliv og persontrafikk. Rv. 7 er den korteste vegen mellom Oslo og Bergen, og er en viktig veg for bl.a. reiselivet på begge sider av Hardangervidda. Rv. 7 er også nasjonal turistveg. Disse medlemmer viser til at strekningen var en del av Nasjonal transportplan 2014–2023.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative forslag hvor strekningen rv. 52 er et eget riksvegprosjekt med 300 mill. kroner.

Disse medlemmer forutsetter at prosjektet Kyskredo, rv. 7, kostnadsberegnet til 60 mill. kroner, blir ivarettatt innenfor de foreslåtte utbedringsstrekningene på rv. 7.

E134 Drammen–Haugesund med tilknytninger

Komiteen viser til at øst–vest-utredningen og flere oppfølgingsrapporter klart anbefaler at det må satses på E134 som hovedveg mellom de to landsdelene. Komiteen støtter en omklassifisering av rv. 23 til E134, slik at denne får sin tilkøpling til E6 ved Vassumkrysset.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet beklager at regjeringen etter flere anbefalinger ennå ikke har satt i bestilling KVVU for en mulig framtidig arm fra E134 til Bergen. Disse medlemmer mener at en slik KVVU må utarbeides, og der «Hordalandsdiagonalen» og «Sunnhordalandsdiagonalen» må være en del av utredningen.

E16 Sandvika–Bergen med tilknytninger

Komiteen understreker viktigheten av E16 som forbindelse mellom Østlandet og Vestlandet, og viser til de betydelige midlene som er brukt på opprusting av vegen de seinere årene. Når E16 Filefjell-prosjektet er ferdig i 2018, er det grunn til å tro at vegen 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 vegen blir i framtida, mener disse medlemmer det er riktig og viktig å videreføre satsingen på E16 mellom Sandvika og Bergen de kommende år.

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 trafikksikkerhet og bedre fremkommelighet. Det er spesielt de farlige strekningene Reiessvingen 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 vegen 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 prosjektet tidligere er prioritert i annen periode både i NTP 2010–2019 og NTP 2014–2023, og at kommunedelplanen 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. Strekingen har høy skredfaktor.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets forslag om å frem-skynde 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.

E16 Nærøydalen (Hylland–Sleen)

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til E16 Nærøydalen i Sogn 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 strekingen, 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 betydelige 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 IIs transportplan for perioden 2018–2023, nå er skjøvet ut til slutten av 2020-tallet eller er ute av planen. Disse medlemmer viser til at kostnadsøkning er forklaringen på 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 seksårsperioden, slik det er foreslått av Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen. Dette avhenger av hvor langt planarbeidene har kom-

7

met, og om det i tilfelle kan være aktuelt å la bom-pengeselskapet finansiere byggeplan og byggestart, eventuelt tillate forhåndsinnkrevning eller parallellinnkrevning. Disse medlemmer vil peke på at det bør være mulig med byggestart tidligere enn 2024 for E16 Nærøydalen (Hylland–Sleen) i Sogn 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 strekingen 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 trafikksikkerheten 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.

Rv. 5 Håbakken–Skei

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at regjeringen har valgt rv. 52 over Hemse-dalsfjellet som én 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 strekingen Håbakken i Lærdal kommune til Skei i Jølster kommune.

Pleumsdebatten om NTP:

I plenumsdebatten i Stortinget den 19 juni 2017 var det ingen av hovedinnlederene som fokuserte på hovedforbindelsene øst-vest, mens enkelte av de berørte fylkesrepresentantene argumenterte for videre utbygging av sine respektive veger (E134, E16, Rv7 og Rv52). Flere etterlyste utredning av «Hordalandsdiagonalen».