



STORTINGET

Innst. 279 S

(2021–2022)

Innstilling til Stortinget
frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:125 S (2021–2022)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag frå stortingsrepresentantane Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Sylvi Listhaug, Bård Hoksrud, Silje Hjemdal, Helge André Njåstad, Carl I. Hagen og Tor-André Johnsen om å prioritere ny rv. 15 Strynefjellet no

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet blir det fremja følgjande forslag:

1. Stortinget ber regjeringa setje i gang nødvendig planarbeid for ny rv. 15 Strynefjellet med ein arm til Geiranger, seinast innan 2022–2023. Rv. 15 Strynefjellet er eit av dei viktigaste vest–aust-sambanda i landsdelen og er også ofte stengt på grunn av ras og rasfare mellom dei gamle tunellane.
2. Stortinget ber regjeringa sørge for at ein arm til Geiranger som heilårsveg blir planlagd inn i prosjektet ny rv. 15 Strynefjellet, og at Møre og Romsdal fylkeskommune blir inkludert i dette arbeidet.»

Ein viser til dokumentet for ei nærare utgreiing om forslaga.

Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, frå Høgre, Trond

Helleland, Erlend Larsen og Charlotte Spurkeland, frå Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og leiaren Erling Sande, frå Framstegspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, og frå Sosialistisk Venstreparti, Christian Torset, viser til at rv. 15 Strynefjellet er eit viktig aust–vest-samband for store delar av Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane. Vegen er viktig for næringslivet og har stor tungbiltrafikk gjennom heile døgnet. Strekninga har i dag dårleg standard og inneheld fleire rasfarlege punkt. Dei eksisterande tunnelane på strekninga er smale, og standarden gjer at dei har dårleg trafikktryggleik. Både folk og næringsliv i områda på begge sider av Strynefjellet har kjempa for utbetring og rassikring av strekninga gjennom ein ny tunnel. Komiteen er kjend med at det er gjennomført både KVVU og ei ekstern kvalitetssikring (KS1) av prosjektet, og at regjeringa i 2018 la til grunn at konsept B1 med tunnel frå Skåre til Breidalen, med ein arm til Geiranger, skal leggest til grunn for den framtidige planlegginga av rv. 15 Strynefjellet. Komiteen viser til at det i Stortinget si behandling av Nasjonal transportplan 2022–2033 stod eit breitt tverrpolitisk fleirtal bak å prioritere oppstart av rv. 15 Strynefjellet i første seksårsperiode. Komiteen viser vidare til at statsråden i svaret sitt til komiteen 8. mars 2022 peikar på at Statens vegvesen i gjennomføringsplanen har lagt inn midlar til planlegging av dette veganlegget frå 2024. Brevet følger som vedlegg til denne innstillinga.

Komiteen meiner vidare at Strynefjellstunnelane er overmodne for utskifting, og det har dei siste åra vore store aksjonar både frå lastebilnæringa, næringslivet generelt og folk flest for ny Strynefjellsveg.

Komiteen viser til at det i lange tider har vore utbetningsarbeid i desse tunnelane, som har så dårleg standard at ein nesten ikkje kan beskrive dei som fullverdige biltunnelar. Dei stadige arbeida medfører store ulemper for både næringslivet og for andre trafikantar generelt når det til dømes skal gjennomførast utbetningar med ein times ventetid i kollonnekøyring midt på dagen.

Komiteen viser vidare til at Geiranger er ei bygd som har eit stort behov for ny heilårsveg i retning Strynefjellet. Geiranger og Geirangerfjordområdet er eit av dei største turistmåla i verda og har årleg om lag ein million turistar på besøk. Vegen frå Strynefjellet til Geiranger er dårleg og vert tidleg stengd om hausten og seint opna opp om våren/sommaren.

Komiteen viser til at Geiranger også er rasutsett og blir nesten kvart år isolert grunna ras og rasfare. Ny veg frå Eidsdal til Korsmyra er under bygging med rassikker tunnel. Derimot er det store utfordringar med Grandestranda, som nesten årleg har ras som stenger fv. 63 og isolerer bygda.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at daværende regjeringspartier, Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti, foreslo 500 mill. kroner ekstra til rv. 15 Strynefjellet i første periode. I tillegg hadde både Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Fremskrittspartiet dette prosjektet inne med midler i første periode i sine alternative budsjetter. Et bredt flertall omtalte dermed prosjektet i sine merknader og var enige om å legge inn ekstra midler slik at prosjektet skulle sikres oppstart i første seksårsperiode av Nasjonal transportplan, jf. Innst. 653 (2020–2021).

Disse medlemmer støtter forslagsstillerne i at rv. 15 Strynefjellet bør sikres oppstart i første periode.

Disse medlemmer viser til de resterende fem forslagene i denne innstillingen som tar for seg andre veiprosjekter. Disse medlemmer viser til at representantforslaget omhandler rv. 15 Strynefjellet. Disse medlemmer vil derfor ikke her ta stilling til forslagene som tar for seg andre veiprosjekter.

Disse medlemmer viser til at Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti i stortingsbehandlingen av Nasjonal transportplan 2022–2033 la til seks ekstra veiprosjekter i porteføljen: rv. 15 Strynefjellet, E134 Bakka–Solheim, E39 Vågsbotn–Klauvaneset, E14 Stjørdal, E8 Lavangsdalen og fullfinansiering av rv. 291 Holmenbrua. Det stod et bredt flertall bak alle disse seks prosjektene, som også inkluderte Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Disse medlemmer forventer at disse prosjektene følges opp av regjeringen. Disse medlemmer vil fremme forslag angående disse prosjektene senere på egnet måte.

Medlemene i komiteen frå Framstegspartiet viser til at rv. 15 Strynefjellet er ein svært viktig veg for store delar av Møre og Romsdal og Nordfjord.

Dette er ein av dei viktigaste vest–aust-vegane i landsdelen og er ein svært viktig eksportveg for næringslivet.

Desse medlemene meiner vi har nådd grensa for kor lenge denne landsdelen skal verte hefta med ulemper på grunn av utbetningar og arbeid på Strynefjellstunellane før ny tunellbygging kan verte prioritert og sett i gang. Ei rask igangsetjing av ny rv. 15 Strynefjellet vil vere fornuftig bruk av skattebetalarane sine pengar i staden for stadig småarbeid på gamle og utdaterte tunellar.

Desse medlemene meiner ein heilårsveg austover mot Strynefjellet i samband med bygging av ny Strynefjellsveg er heilt avgjerande og svært viktig å gjennomføre. Dette er av stor nytte både beredskapsmessig og for samfunnet og vil samtidig gjere Geiranger tilgjengeleg gjennom heile året for turistar frå heile verda.

Desse medlemene viser til at rv. 15 Strynefjellet med ein arm til Geiranger har kome inn i siste NTP. Statens vegvesen har i planprogrammet lagt til grunn igangsetjing av planarbeid i 2024. Senterpartiet har uttalt at rassikring og utbetring av viktige vegstrekningar i distrikta bør prioriterast. Rv. 15 Strynefjellet er årleg stengt på grunn av ras og rasfare og er eit slikt prosjekt som Senterpartiet viser til, som bør prioriterast raskast råd.

Desse medlemene er uroa for at å utsette planarbeidet til 2024 vil føre med seg stor risiko for at prosjektet vert ytterlegare skubba ut i tid, noko som vil ha svært store negative følger for heile regionen. Ny rv. 15 Strynefjellet er eit prosjekt som ikkje kostar mange titals milliardar kroner, men er godt innanfor eit akseptabelt kostnadsnivå. Disse medlemene meiner såleis at Stortinget må gje ei klar melding til regjeringa om at planarbeidet for ny rv. 15 Strynefjellet må setjast i gang snarast råd.

Desse medlemene viser også til at det var et breitt fleirtal bak prioriteringa av ny rv. 15 Strynefjellet i handsaminga av gjeldande NTP i Innst. 653 S (2020–2021). Både Arbeidarpartiet og Senterpartiet hadde prosjektet med igangsetjing i fyrste planperiode i NTP-opplegga sine. I tillegg vart det i merknadene fleirtal, med Arbeidarpartiet og Senterpartiet, for igangsetjing i fyrste periode av prosjekta E134 Bakka–Solheim, E14 Stjørdal–Storlien, E39 Vågsbotn–Klauvaneset, rv. 13 Vikafjellet og E16 Fagernes sør–Hande. Disse medlemene meiner det er viktig å sørge for snarleg igangsetjing av nødvendig planarbeid for alle desse prosjekta som har fleirtalet bak seg, og sikre at dei vert med i prioriteringa for fyrste planperiode av gjeldande NTP.

Medlemene i komiteen frå Høgre og Framstegspartiet fremjar følgjande forslag:

«Stortinget ber regjeringa setje i gang nødvendig planarbeid seinast innan 2022–2023 og sørge for igangsetjing i perioden 2022–2027 av ny rv. 15 Strynefjellet.»

«Stortinget ber regjeringa sørge for at ein arm til Geiranger som heilårsveg blir planlagd inn i prosjektet ny rv. 15 Strynefjellet, og at Møre og Romsdal fylkeskommune blir inkludert i dette arbeidet.»

Medlemene i komiteen frå Framstegspartiet fremjar i tillegg følgjande forslag:

«Stortinget ber regjeringa setje i gang nødvendig planarbeid seinast innan 2022–2023 og sørge for igangsetjing i perioden 2022–2027 av prosjektet E134 Bakka–Solheim.»

«Stortinget ber regjeringa setje i gang nødvendig planarbeid seinast innan 2022–2023 og sørge for igangsetjing i perioden 2022–2027 av prosjektet E14 Stjørdal–Storlien.»

«Stortinget ber regjeringa setje i gang nødvendig planarbeid seinast innan 2022–2023 og sørge for igangsetjing i perioden 2022–2027 av prosjektet E39 Vågsbotn–Klauvaneset.»

«Stortinget ber regjeringa setje i gang nødvendig planarbeid seinast innan 2022–2023 og sørge for igangsetjing i perioden 2022–2027 av prosjektet rv. 13 Vikafjellet.»

«Stortinget ber regjeringa setje i gang nødvendig planarbeid seinast innan 2022–2023 og sørge for igangsetjing i perioden 2022–2027 av prosjektet E16 Fagernes sør–Hande.»

Forslag frå mindretal

Forslag frå Høgre og Framstegspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringa setje i gang nødvendig planarbeid seinast innan 2022–2023 og sørge for igangsetjing i perioden 2022–2027 av ny rv. 15 Strynefjellet.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringa sørge for at ein arm til Geiranger som heilårsveg blir planlagd inn i prosjektet ny rv. 15 Strynefjellet, og at Møre og Romsdal fylkeskommune blir inkludert i dette arbeidet.

Forslag frå Framstegspartiet:

Forslag 3

Stortinget ber regjeringa setje i gang nødvendig planarbeid seinast innan 2022–2023 og sørge for igangsetjing i perioden 2022–2027 av prosjektet E134 Bakka–Solheim.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringa setje i gang nødvendig planarbeid seinast innan 2022–2023 og sørge for igangsetjing i perioden 2022–2027 av prosjektet E14 Stjørdal–Storlien.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringa setje i gang nødvendig planarbeid seinast innan 2022–2023 og sørge for igangsetjing i perioden 2022–2027 av prosjektet E39 Vågsbotn–Klauvaneset.

Forslag 6

Stortinget ber regjeringa setje i gang nødvendig planarbeid seinast innan 2022–2023 og sørge for igangsetjing i perioden 2022–2027 av prosjektet rv. 13 Vikafjellet.

Forslag 7

Stortinget ber regjeringa setje i gang nødvendig planarbeid seinast innan 2022–2023 og sørge for igangsetjing i perioden 2022–2027 av prosjektet E16 Fagernes sør–Hande.

Tilråding frå komiteen

Tilrådinga frå komiteen vert fremja av medlemene frå Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen har elles ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjere følgjande

vedtak:

Dokument 8:125 S (2021–2022) – Representantforslag frå stortingsrepresentantane Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Sylvi Listhaug, Bård Hoksrud, Silje Hjemdal, Helge André Njåstad, Carl I. Hagen og Tor-André Johnsen om å prioritere ny rv. 15 Strynefjellet no – vert ikkje vedteke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 3. mai 2022

Erling Sande

leiar og ordførar



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/620-2

8. mars 2022

**Representantforslag – Dokument 8:125 S (2021-2022) fra
stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Sylvi
Listhaug, Bård Hoksrud, Silje Hjemdal, Helge André Njåstad, Carl I.
Hagen og Tor-André Johnsen**

Jeg viser til brev av 3. mars 2022 fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité hvor det bes om min vurdering av ovennevnte representantforslag om å prioritere ny rv. 15 Strynefjellet nå.

Når det gjelder henvisningen til Statens vegvesens utbedringer i tunnelene, vil jeg presisere at det blir utført nødvendig utbedringsarbeid for at tunnelene på strekningen skal kunne ha tilstrekkelig sikkerhet.

Før oppstart av utbedringsarbeidet ble det foretatt en grundig vurdering av tidspunktet for arbeidet. Statens vegvesen vil legge til rette for at minst mulig arbeid legges til nattetid av hensyn til sine entreprenører. Rv. 15 Strynefjellet har også stor trafikk på natt, særlig tungtrafikk. Ved å legge opp til fast gjennomkjøring hver time er trafikkavviklingen vurdert å være tilstrekkelig forutsigbar. Det ble derfor konkludert med at å utføre arbeidet på dagtid ville være den beste løsningen basert på en helhetsvurdering av trafikk, HMS og for å ivareta arbeidsmiljøloven.

Når det gjelder forslaget fra representantene om å prioritere ny rv. 15 nå, vil jeg bemerke at det i *Nasjonal Transportplan 2022-2033* (NTP) bare er navngitt prosjekter som starter opp i de første seks årene av planperioden. Samtidig er det satt av en pott med midler som ikke er fordelt for de siste seks årene av perioden. utfordringer og ambisjoner for transportkorridorene er presentert i stortingsmeldinga. Statens vegvesen skal, med

utgangspunkt i de utfordringer, mål og økonomiske rammene som er omtalt i NTP, utvikle strategier og planer for nye investeringer som løser utfordringene på best mulig måte.

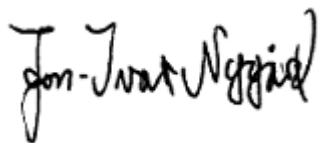
Det er utarbeidet en KVVU for rv. 15 Strynefjellet. Videre er det gjennomført ekstern kvalitetssikring KS1 og regjeringa la i 2018 til grunn at konsept B1 med tunnel fra Skåre til Breidalen og arm til Geiranger skal legges til grunn for den videre planleggingen av rv. 15 Strynefjellet.

Prosjektet er ikke omtalt i NTP. Det er likevel opp til Statens vegvesen selv å vurdere hvilke prosjekt de skal sette i gang planlegging av etter plan- og bygningsloven innenfor rammene av NTP.

8. februar 2022 offentliggjorde Statens vegvesen sin gjennomføringsplan 2022-2027 for NTP 2022-2033. I planen inngår det et planleggingsprogram som viser alle prosjekt som skal planlegges etter plan- og bygningsloven. Her er rv. 15 Strynefjellet omtalt i oversikten over planlegging av riksvegprosjekt for perioden 2022-2027 med forventet planaktivitet i 2024. Statens vegvesen gjør oppmerksom på at prosjekt som ligger med planoppstart etter 2022 både kan utsettes og fremskyndes, og at prosjekt kan tas ut og nye kan komme inn. Strekningen er dessuten omtalt som et nytt aktuelt prosjekt med oppstart i siste seksårsperiode.

Departementet vil som oppfølging av Stortinget sitt vedtak 35 underpunkt 23 av 2. desember 2021, jf. Innst. 2 S (2021–2022), gjøre en vurdering av veiporteføljen i NTP for å bidra til en effektiv gjennomføring og oppfølging av klimamålene. Gjennomgangen skal også vurdere vegnormalene, medregnet en høyere terskel for trafikkmengde for bygging av firefelts motorveier.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

