



STORTINGET

Innst. 333 S

(2023–2024)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 88 S (2023–2024)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 i Akershus, kostnadsramme for rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane i Rogaland og forskotering i vegsaker

Til Stortinget

1. Bakgrunn

I proposisjonen legg Samferdselsdepartementet fram forslag om utbygging og finansiering av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 i Akershus og kostnadsramme for prosjektet rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane i Rogaland. Departementet orienterer òg om praksis for forskotering i vegsaker.

1.1 Utbygging og finansiering av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 i Akershus

Stortinget slutta seg til utbygging og finansiering av E134 Oslofjordforbindelsen, inkludert Oslofjordtunnelen, ved behandling av St.prp. nr. 87 (1995–96) Delvis bompengefinansiering av rv. 23 Oslofjordforbindelsen og Innst. S. nr. 73 (1996–97). Samferdselsdepartementet la i proposisjonen til grunn at utbygginga av Oslofjordtunnelen skulle skje i takt med trafikktviklinga. Utbygginga av tunnelen blei derfor planlagt gjennomført i to byggetrinn. Det første byggetrinnet omfatta dagens Oslofjordtunnel med tilhøyrande veg og blei opna for trafikk i juni 2000.

Finansieringa av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 er basert på statlege midlar og bompengar. Prosjektet er mellom anna omtalt i Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033, og Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet. Det er lagt opp til anleggsstart i 2025 og opning for trafikk i 2032. Byggetrinn 2 omfattar bygging av eit nytt tunneløp i Oslofjordtunnelen parallelt med det eksisterande, med samband mellom nytt og eksisterande tunneløp. Bygging av slike samband er avgjerande for tryggleiken ved ein tunnelbrann. Risiko for alvorlege skadar på menneske som følgje av brann vil bli betydeleg redusert. Prosjektet vil gi ein markant betre trafikktryggleik, særleg fordi ein fjernar moglegheita for møteulykker. Byggetrinn 2 omfattar òg utviding av eksisterande veg mellom Måna og Vassum frå to- til firefelts veg med nye løp i Frogntunnelen og Vassumtunnelen. Målet med utbygginga er ei sikker kryssing av Oslofjorden i eksisterande trasé for E134 og auka framkomst ved at oppetida aukar frå 90 til 99 pst. I perioden 2013–2022 er det registrert 23 ulykker på strekninga, med til saman 3 hardt skadde, 3 drepne og 29 lettare skadde.

I 2014 blei det utarbeidd ei konseptvalutgreiing (KVU) for kryssing av Oslofjorden. Denne utgreiinga vurderte ulike konsept som kunne redusere Oslofjorden som barriere for transport. I tillegg blei det vurdert bru som alternativ til E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2.

Kvalitetssikring av konseptvalutgreiinga for kryssing av Oslofjorden (KS1) blei gjennomført i 2015. Samferdselsdepartementet vedtok i 2018 bygging av nytt tunneløp i dagens trasé som konseptval for kryssing av Oslofjorden på E134.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2.

Med bakgrunn i ekstern kvalitetssikring si vurdering har Statens vegvesen revidert kostnadsoverslaget sitt. Statens vegvesen tilrår no ei styringsramme på 5 243 mill. 2020-kroner og ei kostnadsramme på 5 904 mill. 2020-kroner. Rekna om til 2024-prisnivå blir styringsramma 6 883 mill. kroner og kostnadsramma 7 750 mill. kroner.

Utbygginga av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 er føresett finansiert med statlege midlar og bompengar. Den statlege delen utgjer 33,5 pst. Det er lagt til grunn eit bompengbidrag til prosjektet på til saman 4 574 mill. 2024-kroner, som er 66,5 pst. av finansieringsramma.

1.2 Kostnadsramme for prosjektet rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane i Rogaland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet, side 113.

Prosjektet omfattar skredsikring av strekninga frå Lovraeidet til Rødsliane i Suldal kommune og inkluderer bygging av ein tunnel på om lag 3 km, i tillegg til 1,2 km hovudveg og 0,3 km med sidevegar. I krysset i Lovraeidet skal det òg byggjast ein kollektivterminal. Mellom krysset og tunnelpåhogg må det byggjast ei stor vegfylling med støttefylling. Før 2024 er det nytta om lag 30 mill. kroner i statlege midlar i prosjektet.

Samferdselsdepartementet har tidlegare informert Stortinget om at bygginga av tunnelen ville krevje fråvik frå tunnelsikkerheitsforskrifta på grunn av stigninga i tunnelen. Etter nye vurderingar har Statens vegvesen kome fram til ei ny planløsning som ikkje krev fråvik frå tunnelsikkerheitsforskrifta. Denne ligg til grunn for vedtatt reguleringsplan.

I Prop. 1 S (2023–2024) opplyser Samferdselsdepartementet at det skal gjennomførast ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet, og at regjeringa vil kome tilbake til Stortinget med forslag til kostnadsramme.

Etter ei samla vurdering legg Samferdselsdepartementet til grunn Statens vegvesen sitt forslag til styrings- og kostnadsramme. Departementet foreslår derfor ei kostnadsramme på 1 538 mill. 2024-kroner, jf. forslag til romartalsvedtak. Som grunnlag for seinare prisomrekning blir prisnivået i 2022 nytta som referanse.

Det er lagt opp til anleggsstart på prosjektet i 2025, og det er venta opna for trafikk i 2028.

1.3 Praksis for forskotering i vegsaker

Samferdselsdepartementet orienterer i tillegg i proposisjonen om dagens praksis for forskotering i vegprosjekt og legg opp til at denne praksisen held fram.

Forskotering omfattar dei tilfella der fylkeskommunar, kommunar, næringsliv eller andre betaler eit beløp

på forskot i vegprosjekt for å dekkje utgifter, særleg i samband med planleggingstiltak og førebunde arbeid.

2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Tom Einar Karlsen og Marte Mjøs Persen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Henning Wold, fra Senterpartiet, lederen Sigbjørn Gjelsvik, Geir Adelsten Iversen og Geir Inge Lien, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, Torgrim Hogstad Hallem, viser til Prop. 88 S (2023–2024) om utbygging og finansiering av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 i Akershus, kostnadsramme for rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane i Rogaland og forskuttering i vegsaker.

Komiteen konstaterer at det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av begge prosjektene omtalt i proposisjonen.

Komiteen merker seg at det for E134 Oslofjordforbindelsen er lagt opp til anleggsstart i 2025 og åpning for trafikk i 2032, og at det for rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane prosjekteres med anleggsstart i 2025, med åpning for trafikk i 2028.

Komiteen merker seg også at proposisjonen inneholder en redegjørelse for praksis med forskuddsordninger i vegsaker.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Venstre, viser til at det er helt avgjørende for trafikksikkerheten og en effektiv trafikkavvikling at det bygges et nytt tunnelløp i Oslofjordtunnelen parallelt med det eksisterende. Dette tiltaket vil gi en markant bedre trafikksikkerhet og fjerne muligheten for møteulykker. Tiltaket vil også øke fremkommeligheten betraktelig, og tunnelens oppetid vil øke merkbart.

Flertallet viser til at prosjektet også omfatter et nytt løp i Frogntunnelen og utvidelse av Vassumtunnelen, som også i vesentlig grad vil forbedre trafikksikkerheten på strekningen og sikrer, en bedre fremkommelighet.

Flertallet er opptatt av trygge veier og at tiltak som sikrer trafikksikkerheten, skal prioriteres. Strekingen fra Lovraeid til Rødsliane i Suldal kommune er en svært rasutsatt strekning. Bygging av tunnel og andre sikringstiltak vil gi trafikantene og innbyggerne en vesentlig forbedret sikkerhet på en viktig og trafikkert strekning.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at de forslåtte prosjek-

tene på både E134 og rv.13 vil gi økt kapasitet samt bedre veisikkerhet. Disse medlemmer mener det er uholdbart at regjeringen har utsatt igangsettelsen av prosjektet på E134 Oslofjordforbindelsen, en strekning som over tid har hatt mange ulykker og driftsavbrudd. Disse medlemmer vil bemerke at å utsette utbygging av hovedveistrekninger med full kapasitet er uheldig av trafikksikkerhetsgrunner, men også finansielt. Ifølge proposisjonen har utbyggingskostnaden for E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 økt betydelig fra eksternt kvalitetssikring ble gjennomført i 2020, frem til endelig beslutning om utbygging.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre merker seg at E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 omfatter bygging av nytt tunnellopp parallelt med eksisterende tunnellopp. Prosjektet omfatter videre utvidelse av eksisterende vei mellom Måna og Vassum fra to- til firefelts veg, med nye løp i Frogntunnelen og Vassumtunnelen. Disse medlemmer merker seg at det legges opp til en svært lang byggetid for E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2, sammenlignet med da dagens tunnel ble bygget, og at dette vil kreve at en større andel av prosjektets midler går til administrasjon og rigg enn ved en kortere gjennomføringstid. Disse medlemmer ønsker at slike prosjekter får så rasjonell byggetid som mulig for å sikre at trafikantene kan ta forbindelsen i bruk, og at investerte midler så snart som mulig kommer samfunnet til gode. Kort gjennomføringstid vil redusere slitasje på trafikanter og anleggsarbeidere samt pågående anleggstrafikk i nærområdene.

Videre ønsker disse medlemmer å bemerke at det vil være fornuftig å se prosjektet E134 Dagslett–E18 i sammenheng med E134 Oslofjordtunnelen byggetrinn 2. Når Oslofjordforbindelsen står ferdig, vil denne strekningen få ytterligere trafikkbelastning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at veiutbygging og vedlikehold er et offentlig ansvar også finansielt. Disse medlemmer mener derfor det skal være statlig fullfinansiering av utbyggingsprosjekter på vei og vil avvise Arbeiderpartier-Senterparti-regjeringens forslag om bruk av bompengefinansiering i proposisjonen.

Disse medlemmer viser til at store deler av ekstrakostnaden for E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 fra eksternt kvalitetssikring ble gjennomført i 2020 frem til endelig beslutning om utbygging, skyves over på bilistene gjennom bompengoordningen.

Disse medlemmer finner ingen god begrunnelse for at prosjekter som er utbyggingsklare, ikke skal igangsettes før i 2025. Disse medlemmer mener det skal være byggestart for begge prosjekter i 2024 og forut-

setter at regjeringen kommer tilbake til Stortinget dersom dette innebærer behov for tilleggsbevilgninger.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget forutsetter statlig fullfinansiering av prosjektene E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 og rv.13 Lovraeidet–Rødsliane.»

«Stortinget forutsetter byggestart i 2024 for prosjektene E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 og rv.13 Lovraeidet–Rødsliane.»

«Stortinget forutsetter at regjeringen kommer tilbake til Stortinget dersom byggestart i 2024 innebærer behov for tilleggsbevilgninger.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti støtter utbedringen av ulykkesutsatte veistreknings og mener arbeidet med slike strekninger må prioriteres over dyre motorveitbygginger. Slike prioriteringer vil kunne sikre flere veier og trygge reiserveier for flere trafikanter. Dette medlem legger likevel merke til at det i Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 er planlagt en firefeltsvei mellom Måna og Vassum, mens årsdøgnstrafikken i referanseåret 2018 kun var på 12800 ÅDT. Dette medlem mener dette spesielt virker som en overdimensjonering ettersom det foreslåtte bompengepoepplet vil redusere trafikken til 7700 ÅDT i 2032. Normale firefeltsveier kan i dag bygges ved ÅDT fra 1200, og smale firefeltsveier kan bygges fra 8000 ÅDT. Dette medlem legger merke til at det skal bygges firefeltsvei der ÅDT vil være mindre enn innslagspunktet til smal firefeltsvei i 2032, etter innføring av bompenger. Dette medlem mener slike overdimensjoneringer bør unngås i fremtidige utbedringsprosjekter.

3. Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget forutsetter statlig fullfinansiering av prosjektene E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 og rv.13 Lovraeidet–Rødsliane.

Forslag 2

Stortinget forutsetter byggestart i 2024 for prosjektene E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 og rv.13 Lovraeidet–Rødsliane.

Forslag 3

Stortinget forutsetter at regjeringen kommer tilbake til Stortinget dersom byggestart i 2024 innebærer behov for tilleggsbevilgninger.

4. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

Fullmakt til å forplikte staten for investeringsprosjekt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 kan:

Starte opp, medrekna føreta bestillingar og gi tilsegn i, desse investeringsprosjekta:	Under kap./post	Innanfor ei kostnadsramme på:
E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2	1320/30	7 750 mill. kroner
Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane	1320/30	1 538 mill. kroner

Fullmakta gjeld òg forpliktingar som blir inngåtte i seinare budsjettår, innanfor kostnadsramma for det einskilde prosjektet. Samferdselsdepartementet blir gitt fullmakt til å pris- og valutakursjustere kostnadsramma i seinare år.

II

Fullmakter til bompengefinansiering

1. Stortinget sluttar seg til delvis bompengefinansiering av prosjektet E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2.
2. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet Vegfinans AS får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2. Vilråa går fram av Prop. 88 S (2023–2024).
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet Vegfinans AS om delfinansiering av prosjektet E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å krevje inn bompengar innanfor vilråa i Prop. 88 S (2023–2024).

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 21. mai 2024

Sigbjørn Gjelsvik

leder

Jone Blikra

ordfører