



## STORTINGET

# Innst. 249 S

(2023–2024)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 44 S (2023–2024)

### Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av E134 Røldal–Seljestad i Vestland og kostnadsramme for E6 Megården–Sommerset i Nordland

Til Stortinget

## 1. Bakgrunn

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av E134 på strekninga Røldal–Seljestad i Ullensvang kommune i Vestland fylke. Vidare foreslår departementet kostnadsramme for prosjektet E6 Megården–Sommerset i Nordland.

### 1.1 Utbygging og finansiering av E134 Røldal–Seljestad

E134 er eit hovudvegsamband mellom aust og vest i Sør-Noreg, og er viktig for transporten mellom Austlandet og den sørlege delen av Vestlandet. Vegen over Haukelifjell, frå Vågsli i Telemark fylke til Seljestad i Vestland fylke, har i dag låg standard. Tunnelane på strekninga er låge og smale, og vegen i dagen er mange stader svært smal, svingete og har bratte stigningar. Vegen blir tidvis stengd og kolonnekøyrd som følgje av dårleg vør vinterstid.

Prosjektet E134 Røldal–Seljestad er fyrste byggjestrinn på strekninga E134 Vågsli–Seljestad, og det er eit viktig bidrag til ein meir vintersikker veg over Haukeli, som vil betre trafikktryggleik og framkomst. Prosjektet omfattar i hovudsak ny tunnel som vil redusere stigninga vesentleg og korte ned strekninga med om lag 6

km. Reisetida blir redusert med om lag 18 minuttar for tunge køyretøy og om lag 12 minuttar for personbilar.

Finansieringa av prosjektet E134 Røldal–Seljestad er basert på statlege midlar og bompengar. Den statlege delen utgjer 83,1 pst. Det er lagt til grunn eit bompengbidrag på 691 mill. 2024-kroner, som utgjer 16,9 pst. av finansieringsramma.

Det er lokalpolitisk semje om det føreslåtte opplegget for utbygging og finansiering av prosjektet E134 Røldal–Seljestad, og Vestland fylkeskommune har vedteke å stille garanti for bompengelånet.

Samferdselsdepartementet legg vekt på at det er stor grad av semje mellom ekstern kvalitetssikrar og Statens vegvesen om kostnader og uvisse. På denne bakgrunn foreslår Samferdselsdepartementet ei kostnadsramme på 4 921 mill. kroner i 2024 prisnivå, jf. forslag til romartalsvedtak. Som grunnlag for seinare prisomrekning blir 2020-prisnivå brukt som referanse.

### 1.2 Kostnadsramme for E6 Megården–Sommerset i Nordland

Prosjektet er ei delstrekning av strekninga E6 Megården–Mørsvikbotn i Sørfold kommune i Nordland. Dette prosjektet er i Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033 opphavleg planlagt starta opp i fyrste seksårsperiode. I Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet er det sett av midlar til oppstart av delstrekninga Megården–Sommerset.

Prosjektet E6 Megården–Mørsvikbotn omfattar dei tre delstrekningane Megården–Sommerset, Sommerset–Tverrdalen (Leirfjordbrua) og Tverrdalen–Mørsvikbotn. Samfunnsmåla for strekninga er eit transportsystem som fremjar regional utvikling i landsdelen og regionen, gir gode vekstvilkår for næringslivet i nordområda og opp-

fyller krava i tunnelsikkerhetsforskrifta. Prosjektet blir gjennomført trinnvis, med oppstart av delprosjektet Megården–Sommerset fyrst. Ny veg på denne strekninga blir 21,4 km, det vil seie 5,9 km kortare enn dagens veg. Seks av dei eksisterande tunnelane som ikkje innfrir krava i tunnelsikkerhetsforskrifta blir erstatta av tre nye tunnelar med ei total lengde på 13,8 km. Det skal òg byggjast to større bruer, mellom anna ei bru på 550 meter over Tørrfjorden. Reisetida blir redusert med om lag 10 minuttar.

I Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet opplyser departementet at det skal gjennomførast ekstern kvalitetssikring (KS2) av delprosjektet, og at departementet vil kome tilbake til Stortinget med forslag til kostnadsramme. Det blei i 2021 gjennomført KS2 av heile strekninga E6 Megården–Mørsvikbotn. Hausten 2023 blei det gjennomført ein supplerande analyse av KS2 for delstrekninga E6 Megården–Sommerset.

Kvalitetssikrar føreslår ei styringsramme på 5 790 mill. 2022-kroner og ei kostnadsramme på 6 670 mill. 2022-kroner. Statens vegvesen sitt forslag til styrings- og kostnadsramme til KS2 var høvesvis om lag 500 mill. kroner og 270 mill. kroner lågare enn dette. Skilnaden mellom forslaga frå kvalitetssikrar og Statens vegvesen gjeld hovudsakleg tunnel- og byggherrekostnader og vurdering av uvisse knytt til klima, marknad, gjennomføringsevne og lokale forhold. Statens vegvesen meiner at kvalitetssikrar har vurdert førstnemnde kostnader for høgt, men samtidig at kostnader knytt til uvisse for klima og miljø er vurdert noko for lågt i Statens vegvesen sitt forslag. Statens vegvesen har difor justert opp sitt forslag til styrings- og kostnadsramme, og føreslår ei styringsramme på 5 400 mill. 2022-kroner og ei kostnadsramme på 6 600 mill. 2022-kroner.

Etter ei samla vurdering legg Samferdselsdepartementet til grunn Statens vegvesen sitt forslag, og Samferdselsdepartementet foreslår ei kostnadsramme på 7 283 mill. kroner i 2024 prisnivå, jf. forslag til romartalsvedtak. Som grunnlag for seinare prisomrekning blir prisnivået frå 2022 brukt som referanse.

Det er lagt opp til anleggsstart i 2025 og trafikkopning i 2031.

## 2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Tom Einar Karlsen og Marte Mjøs Persen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, 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, André N. Skjelstad, viser til Prop. 44 S (2023–2024) Utbygging og finansiering av E134 Røldal–Seljestad i Vestland og kostnadsramme for E6 Megården–Sommerset i Nordland. Proposisjonen omhandler forslag om utbygging og kostnadsramme gjennom delvis bompengefinansiering på prosjektet E134 Røldal–Seljestad, samt forslag til kostnadsramme for E6 Megården–Sommerset i Nordland.

Komiteen viser til at prosjektet E134 Røldal–Seljestad er første byggetrinn på strekningen E134 Vågslid–Seljestad og er et svært viktig bidrag til en mer vintersikker vei over Haukeli. Prosjektet vil i hovedsak omfatte ny tunell som vil redusere stigningen vesentlig og korte ned strekningen med om lag 6 km. Prosjektet er forutsatt finansiert innenfor en kostnadsramme på 4 921 mill. kroner, inklusive et bompengebidrag på 691 mill. kroner.

Komiteen viser til at prosjektet E6 Megården–Sommerset i Nordland er en delstrekning av strekningen E6 Megården–Mørsvikbotn i Sørfold kommune i Nordland. Hele prosjektet E6 Megården–Mørsvikbotn omfatter ytterligere to delstrekninger. Dette er Sommerset–Tverrdalen (Leirfjordbrua) og Tverrdalen–Mørsvikbotn. Proposisjonen innebærer at delprosjektet E6 Megården–Sommerset har oppstart først, med en kostnadsramme på 7 283 mill. kroner og anleggsstart i 2025.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at utbygging av E124 Røldal–Seljestad er viktig for å styrke E134 som en av hovedveiene mellom øst og vest. Veien er en viktig ferdssåre, særlig for næringslivet, med ca. 20 prosent tungetrafikk. Byggetrinnet gir innsparing i lengde, høydemeter, drivstoffkostnad og kjøretid. Flertallet vil også understreke den positive effekten tiltaket har på redusert klimautslipp og på trafiksikkerheten.

Flertallet viser til at utbygging av strekningen E6 Megården–Sommerset er en start på å bidra til å løse utfordringene knyttet til tunnelsikkerhet, beredskap, trafiksikkerhet og fremkommelighet på E6.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at E134 Røldal–Seljestad og E6 Megården–Mørsvikbotn var fullfinansiert i første seksårsperiode av NTP 2022–2033, og at begge prosjekter er forsinket. Disse medlemmer merker seg at prosjektet E134 Røldal–Seljestad ikke lenger er mulig å gjennomføre i første seksårsperiode, men at noen av midlene må benyttes i andre periode, det vil si etter 2027, og at det er ventet lavere framdrift enn det som var lagt til grunn i NTP 2022–2033. Disse medlemmer mener at byggetid må optimaliseres slik at pro-

sjektet får en best mulig framdrift og hurtigst mulig ferdigstilling. Det er også viktig at man i forbindelse med prosjektgjennomføringen legger til rette for døgn-hvileplasser og ladepunkt for tungbiltrafikken.

Disse medlemmer merker seg videre at det for E6 i Sørfold, foreslås kostnadsramme for delstrekningen E6 Megården–Sommerset, og at resten av prosjektet E6 Megården–Mørsvikbotn skal gjennomføres trinnvis. Disse medlemmer viser til konseptutvalgutredning (KVU) for Nord-Norge hvor betydningen av utbedring av E6 i Sørfold ble tillagt en sikkerhetspolitisk betydning. Prosjektet E6 Megården–Mørsvikbotn vil bidra til å øke sikkerhet og beredskap på en del av E6 med dårlig standard og fremkommelighet, uten alternativ omkjøring, og der Norge i dag deles i to når E6 er stengt. Neste fase, E6 Sommerset–Mørsvikbotn, er avgjørende for å oppnå ønsket effekt for prosjektet. E6 Sommerset–Mørsvikbotn har seks tunneller med dårlig standard som ikke tilfredsstillende sikkerhetsforskriften. Det er viktig å komme i gang med anleggsarbeidet på resterende del av strekningen så snart mulig.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at den store mangelen i det norske samferdselsnettet er et godt utbygd hovedveisystem.

Disse medlemmer viser til at de forslåtte prosjektene på både E134 og E6 er et bidrag til dette som vil gi bedre trafikkikkerhet og kapasitet, men det at forslagene kommer først nå innebærer en betydelig forsinkelse. Disse medlemmer ser heller ingen god begrunnelse for at disse prosjektene som er utbyggingsklare, ikke skal igangsettes før i 2025.

Disse medlemmer 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 avise Arbeiderparti–Senterparti-regjeringens forslag i proposisjonen om bompengefinansiering.

Disse medlemmer foreslår at det gjennomføres byggestart for begge prosjektene i 2024 og forutsetter at regjeringen kommer tilbake til Stortinget i revidert nasjonalbudsjett dersom dette innebærer behov for tilleggsbevilgninger.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«II

*Statlig fullfinansiering og byggestart i 2024*

1. Stortinget forutsetter statlig fullfinansiering av prosjektene E134 Røldal–Seljestad og E6 Megården–Sommerset
2. Stortinget forutsetter byggestart i 2024 for prosjektene E134 Røldal–Seljestad og E6 Megården–Sommerset.
3. Stortinget forutsetter at regjeringen kommer tilbake til Stortinget i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett dersom byggestart i 2024 innebærer behov for tilleggsbevilgninger.»

### 3. Forslag fra mindretall

#### Forslag fra Fremskrittspartiet:

##### *Forslag 1*

II

*Statlig fullfinansiering og byggestart i 2024*

1. Stortinget forutsetter statlig fullfinansiering av prosjektene E134 Røldal–Seljestad og E6 Megården–Sommerset
2. Stortinget forutsetter byggestart i 2024 for prosjektene E134 Røldal–Seljestad og E6 Megården–Sommerset.
3. Stortinget forutsetter at regjeringen kommer tilbake til Stortinget i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett dersom byggestart i 2024 innebærer behov for tilleggsbevilgninger.

## 4. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding romertall I fremmes av en samlet komité.

Komiteens tilråding romertall II fremmes av komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

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

vedtak:

I

*Fullmakter til å forplikte staten for investeringsprosjekt*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 kan:

<b>Starte opp, medrekna føreta bestillingar og gi tilsegn i desse investeringsprosjekta:</b>	<b>Under kap./post</b>	<b>Innanfor ei kostnadsramme på:</b>
E134 Røldal–Seljestad	1320/30	4 921 mill. kroner
E6 Megården–Sommerset	1320/30	7 283 mill. kroner

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

II

*Fullmakter til bompengefinansiering*

1. Stortinget sluttar seg til delvis bompengefinansiering av prosjektet E134 Røldal–Seljestad.
2. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet Ferde AS får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av prosjektet E134 Røldal–Seljestad. Vilråa går fram av Prop. 44 S (2023–2024)
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet Ferde AS om (del)finansiering av prosjektet E134 Røldal–Seljestad. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å krevje inn bompengar innanfor vilråa i Prop. 44 S (2023–2024).

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 19. mars 2024

**Sigbjørn Gjelsvik**

leder

**Jone Blikra**

ordfører