



STORTINGET

Innst. 272 S

(2019–2020)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:83 S (2019–2020)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Lars Haltbrekken og Kari Elisabeth Kaski om større bruk av to- og trefelts veier i stedet for firefelts motorveier

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

1. Stortinget ber regjeringen stanse alle prosjekter for bygging av firefelts motorveier med ÅDT under 15 000 ved byggestart, og heller basere seg på to- og trefelts veier, fortrinnsvis med midtrekkverk.
2. Stortinget ber regjeringen alltid utrede opprusting eller bygging av ny jernbane før ny firefelts motorvei dersom ny vei planlegges i korridor med gammel, ensporet jernbane.
3. Stortinget ber regjeringen i større grad vurdere klima-, miljø- og arealhensyn ved bygging av nye veier, og ber regjeringen utarbeide nye retningslinjer der dette i større grad tas hensyn til i hele prosjektfasen, fra konseptfase til ferdigstillelse.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Steinar Karlstrøm, Kirsti Leirtrø og Sverre Myrli,

fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, Tor André Johnsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunn es, viser til representantforslaget fra representantene Arne Nævra, Lars Haltbrekken og Kari Elisabeth Kaski om større bruk av to- og trefelts veier i stedet for firefelts motorveier. Komiteen har merket seg at det i representantforslaget fremsettes forslag i 3 punkter. Komiteen viser også til at Stortinget nylig hadde en interpellasjonsdebatt om samme tema på initiativ fra representanten Arne Nævra.

Videre vil komiteen understreke at samfunnet er avhengig av god og effektiv infrastruktur for å sikre innbyggerne økt mobilitet og bevegelsesfrihet. God infrastruktur er viktig for verdiskapingen i hele landet og for å knytte sammen bo- og arbeidsregioner. Gjennom å bygge ut effektiv infrastruktur sikrer vi at folk og varer kommer seg raskt frem og trygt hjem.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Venstre og Fremskrittspartiet, viser til regjeringens betydelige økte satsing på veier de siste årene. Siden 2013 og frem til 2020 har veibudsjettet økt med over 80 pst., og det er gjennomført en reform for å forenkle, fornye og forbedre byggeprosessene slik at vi kan jobbe smartere og få mer vei for pengene. Det bygges mer infrastruktur i Norge nå enn noen gang før.

Regjeringen har også sørget for omfattende utbygging av trafikksikre firefelts veier med midtdeler. Flertallet viser i den forbindelse til at under denne regjer-

ingen har vi hatt et historisk lavt antall hardt skadde og drepte i trafikken.

Et annet flertall, komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til nullvisjonen om drepte og hardt skadde i trafikken. Møteulykker er den største utfordringen på riksveinettet. Etablering av midtrekkverk og forsterket midtoppmerking er svært viktige tiltak.

Et tredje flertall, komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, er av den oppfatning at transportløsningene må dimensjoneres ut fra behovet. Det er ikke god samfunnsøkonomi å bygge veier som er underdimensjonert, der det etter få år må iverksettes nye tiltak. Det finnes flere eksempler på veiprosjekter som har blitt bygd med 2/3-felt, som kort tid etter ferdigstillelse har måttet omgjøres til firefelts veier for å håndtere kapasitetsbehovet. Det har ført til unødvendige ulemper for de reisende og unødvendig økte kostnader for staten.

Dette flertallet gjør også oppmerksom på at Statens vegvesen har utredet smal firefelts vei som et alternativ til 2/3-felts veier, og flertallet er positive til at det bør etableres som en egen standard i veinormalene. Det er dette flertallets syn at forventet langsiktig utvikling og behov i trafikken legges til grunn når veiene skal dimensjoneres, og det forutsettes selvfølgelig at trafikksikkerheten ivaretas, og at samfunnsnyttene i prosjektene bedres. Dette flertallets tilnærming bygger på at veiene må dimensjoneres ut fra et langsiktig behov.

Et fjerde flertall, komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, ønsker å bygge Norge for fremtiden – hvor morgendagens veinett løser morgendagens behov. Dette flertallet ønsker en veistandard vi kan være stolte av, og som er sammenlignbar med andre land.

Et femte flertall, komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, mener at naturressurser og jordvern må være med i vurderingen når man definerer de langsiktige og helhetlige transportbehovene.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener det er gode argumenter for å vurdere 2/3-felts vei i stedet for 4-felts vei. Disse medlemmer viser til følgende forslag fremmet av Senterpartiet i forbindelse med behandling

av Prop. 119 S (2018–2019) Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Moelv–Øyer:

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvilke økonomiske innsparinger som kan gjøres, og hvor mye mindre nedbygging av dyrket mark som kan oppnås, ved en endring fra planlagt firefelts til en 2/3-felts vei fra Lillehammer og nordover.»

Disse medlemmer mener at flere hensyn enn ÅDT må tas hensyn til i vurderingen av om det skal bygges 2/3-felts vei eller 4-felts vei:

- Stortinget har vedtatt strenge målsettinger for jordvern, som må tas hensyn til når det skal bygges vei. Dette kan tale for at det bygges 2/3-felts i stedet for 4-felts vei.
- Høye kostnader for 4-felts kan gjøre at kostnaden, både den statlige andelen og bompengandelen, blir for høy.
- Topografiske forhold kan gjøre at naturinngrepene blir for store ved bygging av fire felt.
- Hvilke andre transportalternativer finnes i området, hvis det eksempelvis er planer om store jernbaneinvesteringer som gjør at jernbane er et godt alternativ til bil, vil det være et argument for 2/3-felts framfor 4-felts vei.

Fordelingshensyn må få en mer fremtredende rolle i beslutningsprosesser og faglige utredninger og ikke bare samfunnsøkonomiske analyser. Dette er viktig for å sikre en geografisk fordeling av investeringene. Med dagens samfunnsøkonomiske analyser blir det lagt stor vekt på antall personer som benytter veien, samtidig som verdiskapende nyttetransport ikke blir tillagt stor vekt i analysene.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen tilpasse fremtidig veiutbygging ut ifra ÅDT, normaliserte veistandarder, kostnader, eksisterende veikapital, jordvern, topografiske forhold og hvilke andre transportalternativer som finnes i området. Fordelingshensyn må hensynstas på samme måte som samfunnsøkonomiske analyser.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti peker på at valg av konsepter for veibygging er av vesentlig betydning for kostnader, klimagassutslipp og miljø- og arealbelastninger.

Dette medlem viser til at flere faginstanser og forskere har begynt å sette spørsmålstegn ved skalering av størrelsen på veiene i Norge. Statens vegvesens (SVV) egne utredninger gir også grunnlag for å se på spesielt firefelts motorveiutbygging med nye øyne. Dette medlem viser til at riksveiutredningen fra SVV i 2015 skulle danne det faglige grunnlaget for innværende NTP, som ble vedtatt våren 2017. Fagetaten la opp til edruelig ut-

bygging med en blanding av to- og trefelts veier og noen firefelts motorveier. Regjeringen tilsidesatte imidlertid denne utredningen til fordel for sin egen motorveiplan. Dette medlem viser til at dette grepet økte de totale kostnadene i motorveitbyggingen med 556 mrd. kroner i tidsrommet frem til 2050 sammenlignet med Riksvegutredningen.

Dette medlem viser til at regjeringen har fremmet en rekke forslag om firefelts motorvei på blant annet E6, E18 og E39. Dette skjer før det blir bygd moderne, tospora jernbane i samme korridor. I beste fall blir det bygd jernbane samtidig med firefelts vei (fellesprosjekt langs Mjøsa, fellesprosjekt Ringeriksbanen/E16).

Dette medlem viser til at nye faglige vurderinger gjør det nødvendig å tenke nytt rundt bygging av firefelts motorveier. I oktober 2019 kom det en utredning fra SVV om lønnsomhet for smalere firefelts motorveier i forhold til to- og trefelts veier.

Dette medlem viser til at konklusjonen var at tofelts vei med ett og annet ekstra forbikjøringsfelt (2/3 felt) er langt rimeligere og gir marginalt dårligere fremføring enn smale firefelts veier når gjennomsnittstrafikken er opp til 12 000 biler i døgnet (ÅDT), og at på strekninger med inntil 15 000 ÅDT vil en 2/3 felts-løsning greit klare trafikkavviklingen.

Dette medlem viser videre til at NTNUS forskningsleder Gro Holst Volden ved fremleggelse av en forskningsrapport i Oslo 4. februar 2020 påpekte at den viktigste måten å få ned kostnader på, er å velge rett konsept ved vurdering av veistørrelsen i KVV-stadiet. Dette var basert på en følgestudie av Nye Veiers E18-utbygging Dørdal–Grimstad. Dette medlem viser til at Nye Veier AS likevel har fått stadig større oppgaver med å bygge firefelts motorveier. Man har i praksis bestemt seg for fire felt på forhånd – med potensielt store kostnader for klima og miljø, statskassen og bompengebetale – uten at gevinstene er i nærheten av å veie opp for det. Dette medlem understreker at bilistene betaler en stor del av kostnadene til nye motorveier. Bare i juni 2019 vedtok Stortinget fire riksveiprojekter der bompengandelen var over 20 mrd. kroner.

Dette medlem viser til samferdselsministerens svar på to skriftlige spørsmål fra dette medlem i februar 2020. Her framgår det at av de 22 strekningene med fire felt som er åpnet fra 2013 til i dag, har fire under 12 000 ÅDT og åtte under 15 000 ÅDT. Nye Veier AS har nylig også tatt til orde for smalere firefelts veier helt ned i ÅDT 8 000.

Dette medlem viser til at Nye Veier har planer for firefelts veier som er helt i strid med faglige råd, blant annet på strekningen mellom Dørdal og Tvedestrand. Eksempelvis har delstrekningen gjennom Gjerstad en ÅDT på maksimum 8 600, og det finnes her allerede en ny 2/3-felts vei som vil sørge for god trafikkavvikling i mange tiår fremover. Dette medlem viser videre til

at Statens vegvesen har fått gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse for E6, strekningen Vindåsliene–Ulsberg, som viser at en to-/trefeltsløsning med midtdeleler blir to mrd. kroner billigere og mindre ulønnsom enn firefelts motorvei, som Nye Veier vil ha.

Dette medlem viser til at to- og trefelts veier brukes i mange land i Europa, og det til langt høyere ÅDT enn i Norge. I Sverige er to forskjellige typer 2+1-vei i bruk for ÅDT opptil 20 000. I Tyskland har 2+1-veier vært i utstrakt bruk over tid for ÅDT mellom 15 000 og 25 000. I Irland er det rapportert om en kapasitet for 2/3-felts vei med ÅDT-verdi på 17 250.

Dette medlem viser til at dimensjonering av veier i dag tar utgangspunkt i prognoser for trafikkmengde 20 år frem i tid. Statsråden hevder i sin vurdering av forslaget at dagens trafikknormaler dermed sikrer lang levetid for de veier som bygges. Dette medlem vil derimot påpeke at det er mange politisk avhengige variabler som påvirker trafikkavviklingen på vei. Hvis man satser mer på utbygging av jernbane og kollektiv, vil behovet for vei naturlig nok bli mindre. Dette medlem mener jernbane og kollektiv må prioriteres fremfor motorveitbygging, og synes statsrådets vurdering er preget av at den skyver en statistisk analyse foran seg og tilslører at dette er et reelt politisk valg som både kunne spart staten for store utgifter og skånet klima og miljø i større grad.

Dette medlem viser videre til at teknologisk utvikling vil redusere behovet for økt veikapasitet, blant annet fordi kjøretøy med større innslag av autonomi trenger mindre plass. Det er også å forvente at økt bruk av teknologiske møtepunkter på arbeidsplassen vil redusere trafikkmengden, selv om det er usikkerhet knyttet til denne effekten. Dette medlem mener derfor to- og trefelts veier bør være førstevalget i alle fall dersom prognoser for fremtidig veitrafikk er opp til 15 000 ÅDT. Dette medlem mener av ovennevnte grunner at det også er hensiktsmessig å velge 2/3-felts vei helt opp til 20 000 ÅDT i prognoseåret.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stanse alle prosjekter for bygging av firefelts motorveier med ÅDT under 15 000 ved byggestart, men heller basere seg på to- og trefelts veier, fortrinnsvis med midtrekkverk.»

«Stortinget ber regjeringen alltid utrede opprusting eller bygging av ny jernbane før ny firefelts motorveiersom ny vei planlegges i korridor med gammel, ensporet jernbane.»

Dette medlem viser til at ikke-prissatte kostnader som arealnedbygging, klimagassutslipp og energibruk er lite vektlagt i samfunnsanalysene. Statens vegvesens negative konklusjoner om økt bruk av fire-

felts vei er nådd uten at slike ikke-prissatte konsekvenser er vurdert.

Dette medlem understreker at uansett energikilde vil biler forårsake store mengder svevestøv, samt mikroplast fra dekkene som ofte havner i havet til slutt. Dette medlem viser til at rettere og bredere veier generelt gir høyere tillatt hastighet, som gir mer utslipp og mer støy, og at energiforbruket øker nærmest eksponentielt med økt fart over 90 km/t.

Dette medlem viser til at FNs paneler har advart oss mot to store kriser som menneskeheten står overfor: klimakrisen og naturkrisen, dvs. tap av naturmangfold – hovedsakelig gjennom feil arealdisponeringer. Dette medlem slutter seg til forskere og miljøbevegelsen som ønsker transportformer som er mindre arealkrevende og har nullutslipp. Dette taler imot de store motorveiprojektene. Dette medlem mener derfor at ikke-prissatte konsekvenser må tas betydelig større hensyn til i vurderinger av veikonsepter, slik at man blant annet tidlig får luket ut alternativer som er i strid med landets politiske mål om å kutte klimagassutslipp og bevare naturmangfold.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i større grad vurdere klima- og miljø- og arealhensyn ved bygging av nye veier, og ber regjeringen utarbeide nye retningslinjer der dette i større grad tas hensyn til i hele prosjektfasen, fra konseptfase til ferdigstillelse.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen i større grad vurdere klima- og miljø- og arealhensyn ved bygging av nye veier, og ber regjeringen utarbeide nye retningslinjer der det-

te i større grad tas hensyn til i hele prosjektfasen, fra konseptfase til ferdigstillelse.

Forslag fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen tilpasse fremtidig veiutbygging ut ifra ÅDT, normaliserte veistandarder, kostnader, eksisterende veikapital, jordvern, topografiske forhold og hvilke andre transportalternativer som finnes i området. Fordelingshensyn må hensynstas på samme måte som samfunnsøkonomiske analyser.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen stanse alle prosjekter for bygging av firefelts motorveier med ÅDT under 15 000 ved byggstart, men heller basere seg på to- og trefelts veier, fortrinnsvis med midtrekkverk.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen alltid utrede opprusting eller bygging av ny jernbane før ny firefelts motorveiersom ny vei planlegges i korridor med gammel, ensporet jernbane.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:83 S (2019–2020) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Lars Haltbrekken og Kari Elisabeth Kaski om større bruk av to- og trefelts veier i stedet for firefelts motorveier – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 12. mai 2020

Helge Orten

leder

Tor André Johnsen

ordfører