STORTINGET

Innst. 379 S

(2022–2023)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:176 S (2022–2023)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Lars Haltbrekken om å nedskalere miljøfiendtlige motorveier

---

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«1. Stortinget ber regjeringen stanse planene om ny E6 mellom Moelv og Øyer over Lågendeltaet naturreservat og sette i gang arbeidet med å finne andre løsninger som ikke er i strid med vernebestemmelsene.
2. Stortinget ber regjeringen stanse planene om E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast).
3. Stortinget ber regjeringen stanse planene om ny E18 på strekningen Ramstadsletta–Nesbru–Drengsrud.
4. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E6 Nedgård–Ulsberg–Berkåk–Vindåsliene til 2/3 felt og 90 km/t, kombinert med utbedring av dagens vei.
5. Stortinget ber regjeringen stanse planene om Møreaksen og heller utbedre dagens vei.
6. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E134 Saggrenda–Elgsjø til 2/3 felt for 90 km/t.
7. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E39 Mandal–Lyngdal øst til en trefeltsvei, kombinert med å bygge en lengre tunnel ved Skreheia, flere viltoverganger og justering av tunnelløsning og veitrasé på Vrå for å verne om naturverdier.
8. Stortinget ber regjeringen stanse planene om ny E39 Lyngdal vest–Ålgård og heller utbedre dagens vei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt.
9. Stortinget ber regjeringen stanse planene om ny E39 Ålgård–Hove med 90 km/t og tunnel med to felt og bruk av eksisterende vei til lokaltrafikken og sette i gang en planprosess for gjenåpning av Ålgårdbanen.
10. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E16 mellom Kløfta og Kongsvinger og heller utbedre dagens vei i kombinasjon med noen nybygde delstrekninger.
11. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny rv. 4 Hunndalen (Gjøvik)–Mjøsbrua til fordel for utbedring og sikring av dagens vei kombinert med for eksempel en tunnel forbi Dalsjordet og en tunnel gjennom Gjøvik.
12. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E18 Grimstad–Arendal og sikre økt gjenbruk av dagens trasé.
13. Stortinget ber regjeringen stanse planene om ny E18/E39 Ytre ringvei i Kristiansand.
14. Stortinget ber regjeringen stanse planene om utvidelsen av E39 Smiene–Harestad og heller sikre avbøtende tiltak langs dagens vei, som lang kulvert på Tasta.
15. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E16/E39 Fjøsanger–Arna–Vågsbotn–Klauvaneset til en tofeltsvei med fysisk midtdeler og fartsgrense på 80 km/t. Regjeringen bes sørge for at dagens vei mellom Nesttun og Arna oppgraderes og sikres, og at det bygges tunnel forbi Grimesvingene.
16. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E6 Korporalsbrua–Gyllan–Kvål og heller ut-

bedre dagens vei, eventuelt med 2/3 felt og tunnel i ny trasé nord for Røskaft.

17. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E6 Åsen–Steinkjer og heller utbedre dagens vei.
18. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for rv. 4 Oslo–Gjøvik og utbedre de gjenværende strekningene som ikke er utbygd eller er under utbygging.
19. Stortinget ber regjeringen kraftig nedskalere planene om ny rv. 25 mellom Hamar og Løten og heller utbedre dagens vei.
20. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E18 Tvedestrand–Bamble til 2/3-feltsvei.
21. Stortinget ber regjeringen gjennomføre en prøvestenging av Hammersborgtunnelen.
22. Stortinget ber regjeringen sørge for at 2/3-feltsvei med midtrekkverk og fartsgrense 90 km/t blir standarden i veinormalene for veier med årsdøgntrafikk mellom 6 000 og 15 000, og at firefeltsvei kun brukes for veier med større trafikkmengde.
23. Stortinget ber regjeringen fjerne åpningen i veinormalene for å bygge ny firefeltsvei ved årsdøgntrafikk under 15 000.
24. Stortinget ber regjeringen sørge for at Statens vegvesen oppdaterer sin håndbok for konsekvensanalyser slik at den er i tråd med nullvekstmålet og godsoverføringsmålet, og slik at befolkningsvekst i byene ikke skal utløse kapasitetsøkende motorveiprosjekt.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling Sande, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til Representantforslag 176 S (2022–2023) fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Lars Haltbrekken om å nedskalere miljøfiendtlige motorveier.

Komiteen viser videre til statsrådens svarbrev av 18. april 2023. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteen merker seg at representantforslaget fremmer en rekke enkeltprosjekt som ønskes nedskalert eller stoppet, samt at det fremmes prinsipielle forslag som omhandler grenser for årsdøgntrafikk (ÅDT) og når det bør åpnes for å bygge firefelts vei, samt forslag om å oppdatere Statens vegvesen (SVV) sin håndbok hva gjelder konsekvensanalyser, slik at den er i tråd med nullvekstmålet og godsoverføringsmålet. Statsråden viser i sitt svarbrev til pågående prosess, der departementet vil vurdere forslag som nå har vært på høring i regi av SVV, og at det ligger til departementet å ta endelig stilling til eventuelle endringer i normalene.

Videre merker komiteen seg at forslag 1 ikke er til behandling, da dette er avvist etter Stortingets forretningsorden § 39 annet ledd bokstav e. Dette forslaget er da heller ikke omtalt i statsrådens svarbrev.

Komiteen merker seg videre at statsråden i sitt svarbrev viser til den pågående prosessen med Nasjonal transportplan, som vil legges fram for Stortinget våren 2024, der Stortinget får anledning til å vurdere porteføljen av prosjekt som skal bygges ut.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Senterpartiet, viser til at hensynet til natur må vurderes i utbyggingen av infrastruktur. Det gjelder ikke bare for vei, men også for jernbane. Gode veier er imidlertid en forutsetning for at folk kan bosette seg der de har lyst i landet, og for gode jobbmuligheter og at næringslivet skal ha gode utviklingsmuligheter i alle landsdeler. Flertallet er derfor uenig med forslagsstillerne i at det ikke er behov for å bygge nye veier. Flertallet er opptatt av at Norge skal være et land med god infrastruktur, effektive veistrekninger og trygge reiseruter for folk. Derfor vil flertallet fortsatt bygge nye veier der det er behov, samtidig som vi skal ta vare på det vi har.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til det pågående arbeidet med Nasjonal transportplan, hvor Stortinget får anledning til å vurdere porteføljen av prosjekt som skal bygges ut.

Videre viser disse medlemmer til regjeringens arbeid med å gi transportetatene en forutsigbar og realistisk transportplan tilpasset Norges framtidige transportbehov, herunder en vurdering av veinormalene. Hovedstrategien vil være å ta vare på eksisterende vei- og jernbaneinfrastruktur.

Komiteens medlemmer fra Høyre merker seg at forslagsstillerne legger fram forslag som radikalt endrer forutsetninger og forutgående planprosesser, der lokal regional og statlig involvering og vedtatte planprogrammer ikke blir hensyntatt. Disse medlemmer mener at dette undergraver de demokratiske linjene som vi bygger vår politikk rundt. Disse medlemmer mener det er viktig å underbygge de forutsigbare og transparente prosessene som sikrer demokratisk påvirkning, og som over tid sikrer legitimitet og respekt for de politiske

beslutningene som blir tatt. Disse medlemmer mener at man gjennom arbeidet med Nasjonal transportplan sikrer nødvendig faglig forankring og åpne prosesser, og at prioriteringer og politiske føringer for utvikling av vår infrastruktur bør tas gjennom dette arbeidet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stanse planene om Møreaksen og heller utbedre dagens vei.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at den store mangelen i det norske transportsystemet fortsatt er fullverdige firefeltsveier som bygger landsdelene sammen. Fremskrittspartiet i regjering sørget for omfattende utbygging av ny vei etter mange år med underinvesteringer samt stykkevis og delt utbygging. Disse medlemmer mener at noe av det viktigste som kan gjøres for å sikre at vi kan ta hele landet i bruk, både som boområder og til næringsvirksomhet, er å ha et effektivt høyhastighetsveinett som sørger for stabil og sikker transport for både person- og tungtrafikk. Effektive hovedveier med stabil trafikkavvikling gir også lavere utslipp med dagens trafikk, og over tid vil teknologi sørge for at utslippene fra veitrafikken blir borte.

Disse medlemmer mener at veiutbygging skal gjøres på grunnlag av realistiske trafikkprognoser og med et premiss om at biltrafikken vil øke. Hovedveier må bygges med en kapasitet som tar høyde for trafikkvekst, og derfor skal det legges til grunn firefelts standard. Regjeringen og Sosialistisk Venstreparti sine forslag om nedskalering av hovedveier til den særnorske 2/3-feltstandarden er uforsvarlig både av kapasitets- og sikkerhetsgrunner, og må avvises. Det er også økonomisk uforsvarlig å bygge nye hovedveier med underkapasitet som innen få år er utdatert og må bygges på ny med høyhastighetsstandard.

Disse medlemmer mener at i en situasjon der staten tjener mer penger enn noen gang, må det investeres i veiutbygging, og vi må benytte muligheten til å bygge ut et høyhastighetsveinett som med god kapasitet og sikkerhet gir muligheter for å utvikle landet, samt gir grunnlag for vekst.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen avvikle den særnorske standarden med utbygging av 2/3-feltsvei og legge til grunn utbygging av smal firefelts vei som ny standard.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en prøvestenging av Hammersborgtunnelen.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at stadig større motorveiutbygginger har blitt en stor miljøtrussel, både i form av store tap av natur og matjord og i form av økte klimagassutslipp. Regjeringen Solberg bestemte at motorveiene skal bygges for høyere fart, som krever slakere svinger og dermed gir økte inngrep i natur og matjord, og har i tillegg gjort det mulig å bygge firefelts motorveier for 110 km/t også for veier med lave trafikkmengder. Dette medlem viser til at vi i dag har ca. 600 kilometer firefelts motorvei i Norge, og at det foreligger planer om å bygge ytterligere 850 kilometer. Dette vil bety nedbygging av myr, dyrket mark og urørt natur, samt tilrettelegge for en drastisk økning i biltrafikken.

Dette medlem er enig i at standarden på det norske veinettet er en utfordring flere steder i landet. Farlige strekninger og konflikt mellom myke og harde trafikanter er viktig å utbedre. Etterslepet på vedlikehold vokser. Dette medlem mener derfor at vi må ta vare på og utbedre de veiene vi har, framfor å bygge nye motorveier. Det vil bety mer penger til flere veier i hele landet. Likevel prioriteres i stedet utbygging av svært dyre firefelts motorveier med 110 km/t på strekninger hvor 2/3-feltsvei med midtdeler og 90 km/t hadde vært tilstrekkelig.

Dette medlem foreslår å nedskalere miljøfiendtlige motorveiprosjekter. Ifølge Statens vegvesens konsekvensutredning fra 2019 er firefeltsvei med fartsgrense 110 km/t mindre samfunnsøkonomisk lønnsomt, dårligere for klimaet, det gir større miljøpåkjenning og er like trafikksikkert som en 2/3-feltsvei med fartsgrense 90 km/t, men mye, mye dyrere.

Dette medlem viser også til at motorveiutbygginga kommer i strid med politiske ønsker om å satse på jernbane og andre kollektive løsninger. Veier med økt kapasitet og høyere fart skaper mer veitrafikk. Miljøkonsekvensene fra trafikken blir større i form av mer støy, mer utslipp av svevestøv og høyere energibehov. Videre vil motorveibygging undergrave jernbanens trafikkgrunnlag. Det blir dermed også vanskeligere å flytte godstransport fra vei til sjø og bane, som er et viktig politisk mål. Dette medlem mener også at en langt større del av samferdselsmidlene må brukes på å legge til rette for kollektivtransport, sykkel og gange, særlig i byene, og at vi må ta i bruk virkemidler som flytter godstransport fra vei til sjø og bane.

Dette medlem vil også fremheve at motstanden mot motorveiutbygging ikke bare skyldes at naturverdier eller matjord trues, eller at det vil bli flere biler som fyller byene våre, men også at utbyggingene er svært kostbare. Dermed blir det mindre penger igjen til andre formål. Store utbygginger øker også bompengene. Det-

te medlem spør seg om motorveiplanene frister like mye for folk når de ser hva de faktisk må betale for å kjøre på veien.

Dette medlem viser til at disse forslagene til motorveinedskalering vil spare om lag 20 000–25 000 dekar areal og i tillegg føre til betydelig lavere klimagassutslipp. Dette medlem viser til FNs klimapanel sin rapport, som slår fast at omkring 30–50 pst. av jordas land-, ferskvanns- og havområder må bevares.

Dette medlem viser også til den siste rapporten fra FNs naturpanel (IPBES), som viser at tapet av natur og arter er en like alvorlig trussel som klimaendringene, og Norge har mål om og internasjonale forpliktelser til å ta vare på artsmangfoldet. Videre er matjord en viktig ressurs for framtida, og det er ikke uten grunn at regjeringen har slått fast et langsiktig mål om maksimal omdisponering av dyrka mark på 2 000 dekar årlig. Dette medlem viser også til at rettere veier kan gi mer behov for bruer, tunneler og store skjæringer, noe som gir store klimagassutslipp fra materialproduksjon og anleggsvirksomhet. Videre er slitasje fra bildekk Norges største kilde til utslipp av mikroplast, og økende fart gir mer utslipp.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stanse planene om E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast).»

«Stortinget ber regjeringen stanse planene om ny E18 på strekningen Ramstadsletta–Nesbru–Drengsrud.»

«Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E6 Nedgård–Ulsberg–Berkåk–Vindåsliene til 2/3 felt og 90 km/t, kombinert med utbedring av dagens vei.»

«Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E134 Saggrenda–Elgsjø til 2/3 felt for 90 km/t.»

«Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E39 Mandal–Lyngdal øst til en trefeltsvei, kombinert med å bygge en lengre tunnel ved Skreheia, flere viltoverganger og justering av tunnelløsning og veitrasé på Vrå for å verne om naturverdier.»

«Stortinget ber regjeringen stanse planene om ny E39 Lyngdal vest–Ålgård og heller utbedre dagens vei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt.»

«Stortinget ber regjeringen stanse planene om ny E39 Ålgård–Hove med 90 km/t og tunnel med to felt og bruk av eksisterende vei til lokaltrafikken, og sette i gang en planprosess for gjenåpning av Ålgårdbanen.»

«Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E16 mellom Kløfta og Kongsvinger og heller utbedre dagens vei i kombinasjon med noen nybygde delstrekninger.»

«Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny rv. 4 Hunndalen (Gjøvik)–Mjøsbrua til fordel for utbedring og sikring av dagens vei, kombinert med for eksempel en tunnel forbi Dalsjordet og en tunnel gjennom Gjøvik.»

«Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E18 Grimstad–Arendal og sikre økt gjenbruk av dagens trasé.»

«Stortinget ber regjeringen stanse planene om ny E18/E39 Ytre ringvei i Kristiansand.»

«Stortinget ber regjeringen stanse planene om utvidelsen av E39 Smiene–Harestad og heller sikre avbøtende tiltak langs dagens vei, som lang kulvert på Tasta.»

«Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E16/E39 Fjøsanger–Arna–Vågsbotn–Klauvaneset til en tofeltsvei med fysisk midtdeler og fartsgrense på 80 km/t. Regjeringen bes sørge for at dagens vei mellom Nesttun og Arna oppgraderes og sikres, og at det bygges tunnel forbi Grimesvingene.»

«Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E6 Korporalsbrua–Gyllan–Kvål og heller utbedre dagens vei, eventuelt med 2/3 felt og tunnel i ny trasé nord for Røskaft.»

«Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E6 Åsen–Steinkjer og heller utbedre dagens vei.»

«Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for rv. 4 Oslo–Gjøvik og utbedre de gjenværende strekningene som ikke er utbygd eller er under utbygging.»

«Stortinget ber regjeringen kraftig nedskalere planene om ny rv. 25 mellom Hamar og Løten og heller utbedre dagens vei.»

«Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E18 Tvedestrand–Bamble til 2/3-feltsvei.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at 2/3-feltsvei med midtrekkverk og fartsgrense 90 km/t blir standarden i veinormalene for veier med årsdøgntrafikk mellom 6 000 og 15 000, og at firefeltsvei kun brukes for veier med større trafikkmengde.»

«Stortinget ber regjeringen fjerne åpningen i veinormalene for å bygge ny firefeltsvei ved årsdøgntrafikk under 15 000.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at Statens vegvesen oppdaterer sin håndbok for konsekvensanalyser

slik at den er i tråd med nullvekstmålet og godsoverføringsmålet, og slik at befolkningsvekst i byene ikke skal utløse kapasitetsøkende motorveiprosjekt.»

Komiteens medlem fra Venstre viser til Kunming-Montreal-avtalen for natur og målene i denne. Dette medlem påpeker at naturavtalen gjelder nå, og at denne vil påvirke måten Norge bygger ut infrastruktur på fremover. Det legges frem en ny Nasjonal transportplan i 2024, og dette medlem vil komme tilbake til hvilke prosjekt Venstre støtter, og ikke støtter utbyggingen av, ved behandlingen av denne.

Dette medlem viser til Representantforslag 37 S (2022–2023) jf. Innst. 155 S (2022–2023), fra Venstre om å overføre ansvaret for flere riksveier til Oslo kommune, og Venstres merknader knyttet til behandlingen av disse forslagene. Dette medlem viser videre til Venstres alternative budsjett for 2023, der vi kuttet utbyggingen av Hammersborgtunnelen.

Dette medlem viser til at Venstre på denne bakgrunn støtter forslag fra Sosialistisk Venstreparti om å gjennomføre en prøvestengning av tunnelen.

Dette medlem viser videre til naturavtalen, som sier at naturhensyn skal integreres i hele samfunnet, og spesielt punkt 14:

«Sørge for at naturen og naturverdier blir godt innarbeidet i politikk, utviklingsprosjekter etc. på tvers av alle forvaltningsnivåer og i alle sektorer, for å sikre at naturavtalens mål blir gjennomført. Alle offentlige og private tiltak i tillegg til alle finansstrømmer, skal være i tråd med målene i avtalen.»

Dette medlem viser til regjeringens varslede stortingsmelding som skal følge opp naturavtalen, og forventer at denne legger føringer for, og vil legge grunnlag for, en oppdatering av Statens vegvesens håndbok for konsekvensanalyser. Dette medlem mener regjeringen bør sette i gang arbeidet med å oppdatere gjeldende regelverk parallelt med dette, og påpeker at naturavtalen gjelder nå. Dette medlem viser til at Norge har inngått en juridisk forpliktende klimaavtale med EU, og mener regjeringen må kraftig trappe opp arbeidet for å oppfylle forpliktelsene i denne. Dette medlem viser også til Representantforslag 218 S (2022–2023) fra Venstre om å utvide nullvekstmålet.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen stanse planene om Møreaksen og heller utbedre dagens vei.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen avvikle den særnorske standarden med utbygging av 2/3-feltsvei og legge til grunn utbygging av smal firefelts vei som ny standard.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre:

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen gjennomføre en prøvestenging av Hammersborgtunnelen.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen stanse planene om E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast).

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen stanse planene om ny E18 på strekningen Ramstadsletta–Nesbru–Drengsrud.

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E6 Nedgård–Ulsberg–Berkåk–Vindåsliene til 2/3 felt og 90 km/t, kombinert med utbedring av dagens vei.

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E134 Saggrenda–Elgsjø til 2/3 felt for 90 km/t.

Forslag 8

Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E39 Mandal–Lyngdal øst til en trefeltsvei, kombinert med å bygge en lengre tunnel ved Skreheia, flere viltoverganger og justering av tunnelløsning og veitrasé på Vrå for å verne om naturverdier.

Forslag 9

Stortinget ber regjeringen stanse planene om ny E39 Lyngdal vest–Ålgård og heller utbedre dagens vei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt.

Forslag 10

Stortinget ber regjeringen stanse planene om ny E39 Ålgård–Hove med 90 km/t og tunnel med to felt og bruk av eksisterende vei til lokaltrafikken, og sette i gang en planprosess for gjenåpning av Ålgårdbanen.

Forslag 11

Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E16 mellom Kløfta og Kongsvinger og heller utbedre dagens vei i kombinasjon med noen nybygde delstrekninger.

Forslag 12

Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny rv. 4 Hunndalen (Gjøvik)–Mjøsbrua til fordel for utbedring og sikring av dagens vei, kombinert med for eksempel en tunnel forbi Dalsjordet og en tunnel gjennom Gjøvik.

Forslag 13

Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E18 Grimstad–Arendal og sikre økt gjenbruk av dagens trasé.

Forslag 14

Stortinget ber regjeringen stanse planene om ny E18/E39 Ytre ringvei i Kristiansand.

Forslag 15

Stortinget ber regjeringen stanse planene om utvidelsen av E39 Smiene–Harestad og heller sikre avbøtende tiltak langs dagens vei, som lang kulvert på Tasta.

Forslag 16

Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E16/E39 Fjøsanger–Arna–Vågsbotn–Klauvaneset til en tofeltsvei med fysisk midtdeler og fartsgrense på 80 km/t. Regjeringen bes sørge for at dagens vei mellom Nesttun og Arna oppgraderes og sikres, og at det bygges tunnel forbi Grimesvingene.

Forslag 17

Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E6 Korporalsbrua–Gyllan–Kvål og heller utbedre dagens vei, eventuelt med 2/3 felt og tunnel i ny trasé nord for Røskaft.

Forslag 18

Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E6 Åsen–Steinkjer og heller utbedre dagens vei.

Forslag 19

Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for rv. 4 Oslo–Gjøvik og utbedre de gjenværende strekningene som ikke er utbygd eller er under utbygging.

Forslag 20

Stortinget ber regjeringen kraftig nedskalere planene om ny rv. 25 mellom Hamar og Løten og heller utbedre dagens vei.

Forslag 21

Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E18 Tvedestrand–Bamble til 2/3-feltsvei.

Forslag 22

Stortinget ber regjeringen sørge for at 2/3-feltsvei med midtrekkverk og fartsgrense 90 km/t blir standarden i veinormalene for veier med årsdøgntrafikk mellom 6 000 og 15 000, og at firefeltsvei kun brukes for veier med større trafikkmengde.

Forslag 23

Stortinget ber regjeringen fjerne åpningen i veinormalene for å bygge ny firefeltsvei ved årsdøgntrafikk under 15 000.

Forslag 24

Stortinget ber regjeringen sørge for at Statens vegvesen oppdaterer sin håndbok for konsekvensanalyser slik at den er i tråd med nullvekstmålet og godsoverføringsmålet, og slik at befolkningsvekst i byene ikke skal utløse kapasitetsøkende motorveiprosjekt.

Komiteens tilråding

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

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

vedtak:

Dokument 8:176 S (2022–2023) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Lars Haltbrekken om å nedskalere miljøfiendtlige motorveier – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 16. mai 2023

Erling Sande
leder

Liv Kari Eskeland
ordfører

VEDLEGG 1

DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref	Vår ref	Dato
	23/800-4	18. april 2023

Vurdering - Dokument 8:176 S (2022-2023) fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Lars Haltbrekken om å nedskalere miljøfiendtlige motorveier

Jeg viser til oversendelse av representantforslag 8:176 S (2022-2023), jf. deres brev av 28.03.2023, der det bes om en vurdering av forslaget, men presiseres at forslag 1) ikke er en del av behandlingen.

Representantene Mona Fagerås og Lars Haltbrekken fremmer følgende forslag:

1. Stortinget ber regjeringen stanse planene om ny E6 mellom Moelv og Øyer over Lågendeltaet naturreservat og sette i gang arbeidet med å finne andre løsninger som ikke er i strid med vernebestemmelsene.
2. Stortinget ber regjeringen stanse planene om E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast).
3. Stortinget ber regjeringen stanse planene om ny E18 på strekningen Ramstadsletta–Nesbru–Drengsrud.
4. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E6 Nedgård–Ulsberg–Berkåk–Vindåsliene til 2/3 felt og 90 km/t, kombinert med utbedring av dagens vei.
5. Stortinget ber regjeringen stanse planene om Møreaksen og heller utbedre dagens vei.
6. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E134 Saggrenda–Elgsjø til 2/3 felt for 90 km/t.
7. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E39 Mandal–Lyngdal øst til en trefeltsvei, kombinert med å bygge en lengre tunnel ved Skreheia, flere viltoverganger og justering av tunnelløsning og veitrasé på Vrå for å verne om naturverdier.
8. Stortinget ber regjeringen stanse planene om ny E39 Lyngdal vest–Ålgård og heller utbedre dagens vei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt.

Postadresse: Postboks 8010 Dep 0030 Oslo
Kontoradresse: Akersg. 59 Telefon* 22 24 90 90
Org no.: 972 417 904

9. Stortinget ber regjeringen stanse planene om ny E39 Ålgård–Hove med 90 km/t og tunnel med to felt og bruk av eksisterende vei til lokaltrafikken og sette i gang en planprosess for gjenåpning av Ålgårdbanen.
10. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E16 mellom Kløfta og Kongsvinger og heller utbedre dagens vei i kombinasjon med noen nybygde delstrekninger.
11. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny rv. 4 Hunndalen (Gjøvik)–Mjøsbrua til fordel for utbedring og sikring av dagens vei kombinert med for eksempel en tunnel forbi Dalsjordet og en tunnel gjennom Gjøvik.
12. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E18 Grimstad–Arendal og sikre økt gjenbruk av dagens trasé.
13. Stortinget ber regjeringen stanse planene om ny E18/E39 Ytre ringvei i Kristiansand.
14. Stortinget ber regjeringen stanse planene om utvidelsen av E39 Smiene–Harestad og heller sikre avbøtende tiltak langs dagens vei, som lang kulvert på Tasta.
15. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E16/E39 Fjøsanger–Arna–Vågsbotn–Klauvaneset til en tofeltsvei med fysisk midtdeler og fartsgrense på 80 km/t. Regjeringen bes sørge for at dagens vei mellom Nesttun og Arna oppgraderes og sikres, og at det bygges tunnel forbi Grimesvingene.
16. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E6 Korporalsbrua–Gyllan–Kvål og heller utbedre dagens vei, eventuelt med 2/3 felt og tunnel i ny trasé nord for Røskaft.
17. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E6 Åsen–Steinkjer og heller utbedre dagens vei.
18. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for rv. 4 Oslo–Gjøvik og utbedre de gjenværende strekningene som ikke er utbygd eller er under utbygging.
19. Stortinget ber regjeringen kraftig nedskalere planene om ny rv. 25 mellom Hamar og Løten og heller utbedre dagens vei.
20. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E18 Tvedestrand–Bamble til 2/3-feltsvei.
21. Stortinget ber regjeringen gjennomføre en prøvestenging av Hammersborgtunnelen.
22. Stortinget ber regjeringen sørge for at 2/3-feltsvei med midtrekkverk og fartsgrense 90 km/t blir standarden i veinormalene for veier med årsdøgntrafikk mellom 6 000 og 15 000, og at firefeltsvei kun brukes for veier med større trafikkmengde.
23. Stortinget ber regjeringen fjerne åpningen i veinormalene for å bygge ny firefeltsvei ved årsdøgntrafikk under 15 000.
24. Stortinget ber regjeringen sørge for at Statens vegvesen oppdaterer sin håndbok for konsekvensanalyser slik at den er i tråd med nullvekstmålet og godsoverføringsmålet, og slik at befolkningsvekst i byene ikke skal utløse kapasitetsøkende motorveiprosjekt.

Samferdselsdepartementets vurdering av forslagene:

Forslag 1 er ikke vurdert, siden det ble presisert ved oversendelse at dette forslaget ikke er del av behandlingen.

Forslag 2-20:
Regjeringen har i Prop. 1 S (2022-2023) for Samferdselsdepartementet varslet at ny Nasjonal transportplan (NTP) vil legges fram våren 2024, altså ett år før tidligere praksis skulle tilsi. Som omtalt i Prop. 1 S på side 11-12 under overskriften «Prioriteringar framover med ei strammare ramme til samferdsel» vil dette gi en oppdatert transportplan tilpasset Norges framtidige transportbehov og der de økonomiske rammene er tilpasset en framtid med forventninger om økt behov i andre sektorer. Regjeringen varsler videre at hovedstrategien vil være å ta vare på eksisterende vei- og jernbaneinfrastruktur, og rasjonell fremdrift i prosjektene som allerede er igangsatt.

Ved behandling av en ny Nasjonal transportplan får Stortinget mulighet til å vurdere regjeringens helhetlige forslag til justeringer i porteføljen av prosjekter som skal bygges ut.

Transportvirksomhetene har kommet med et faglig underlag for regjeringens arbeid med prioriteringer til NTP 2025-2036. Svarene er tilgjengelige på https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/ntp-20252036-prioriteringsoppdrag-svar-fra-transportvirksomhetene/id2969831/ .

Statens vegvesen skriver i sin besvarelse på prioriteringsoppdraget at store deler av riksveinettet har god standard, men at det er fortsatt behov for vesentlige investeringer for å sikre trygge og raske forbindelser mellom bo- og arbeidsmarkedsregioner, noen av disse i form av nye veier med midtrekkverk og 2/3- eller 4-felt.

Statens vegvesen omtaler videre hvordan de planlegger lengre strekninger i sammenheng og ser ulike typer tiltak samlet for å hente ut effekt for trafikantene. Statens vegvesen utbedrer der det går an og bygger nytt der det er behov for dette. Der det er behov for større investeringer er det gjennomført konseptvalgutredninger, og regjeringen har gitt føringer om videre planlegging. De store prosjektene har vært gjennom optimaliseringsrunder, og det er gjort en del analyser og utredninger for lengre strekninger. Enkelte store prosjekter er tatt ut, noen er nedskalert og andre delt opp i etapper.

Alle Statens vegvesens prosjekter i porteføljen er i det faglige underlaget vurdert både ut fra forslag til endringer i veinormalene når det gjelder grensen for firefelts vei og 2/3-feltsvei og øvrig dimensjonering. Statens vegvesens planlagte 4-felts veier er basert på fartsgrense som spenner fra 50 til 110 km/t. For alle prosjekter i utrednings- og planfase vil optimalisering og ev. tilpasning til nye normaler gjøres som en del av videre planlegging og gjennomføring.

Nye Veier viser i sin besvarelse til at deres portefølje opprinnelig besto av strekninger hvor det var planlagt bygging av ny vei, i hovedsak i samsvar med regjeringsbeslutninger av konseptvalg og overordnede planer vedtatt enten som statlig plan eller gjennom lokalt vedtatte kommunedelplaner. Selskapets portefølje er senere utvidet med flere strekninger hvor utbedring og/eller forsterket vedlikehold kan være den beste løsningen. Selskapet skal også utvikle fellesprosjektet FRE16, E16 Skaret – Hønefoss sammen med Ringeriksbanen.

Nye Veier har, i likhet med Statens vegvesen, levert innspill til Nasjonal transportplan for perioden 2025-2036. For vurderinger av enkeltstrekninger i Nye Veiers og Statens vegvesens portefølje vises til besvarelsen på prioriteringsoppdraget.

Forslag 21:
Riksveinettet i Oslo sentrum består av E18 og Ring 1 (rv. 162). Ring 1 og E18 Operatunnelen har en viktig funksjon for gjennomgangstrafikk og for trafikk til og mellom trafikksonene i sentrum. Et helhetlig hovedveisystem i Oslo sentrum er viktig i forhold til samfunnssikkerhet og beredskap da mange viktige samfunnsfunksjoner er lokalisert her. Ring 1 er en effektiv trasé for kollektivtrafikk, nødetatene og næringstransport, og er beredskapsvei ved planlagte og uforutsette stengninger av Operatunnelen. Ring 1 en viktig premiss for et bilfritt byliv i sentrum. Hammersborgtunnelen har i dag en årsdøgntrafikk på 17 400 kjøretøyer. Det er besluttet at Hammersborg- og Vaterlandstunnelen Ring 1 skal bygges om for å tilfredsstille sikkerhetskravene i nytt regjeringskvartal, jf. bl.a. omtale i Prop. 1 S (2022-2023) for Kommunal- og distriktsdepartementet, side 48-49. Det er derfor ikke lenger aktuelt med en prøvestengning for å vurdere om prosjektet skal bygges eller ikke. Det har også vært stilt spørsmål om det er behov for en mindre prøvestengning for å vurdere konsekvenser og tiltak i den midlertidige stengningsperioden på tre år.

I forbindelse med utbygging av Nytt regjeringskvartal vil Hammersborgtunnelen bli senket ned og forlenget av sikkerhetshensyn. Det bygges en ny park over tunnelen som blir et viktig tilskudd til Oslo sentrum. Videre utvikling av Ring 1 tilpasset framtidig byutvikling på Filipstad og ved kollektivknutepunktet Oslo sentralstasjon, vil også være aktuelt i tett samarbeid med Oslo kommune. Statens vegvesen arbeider nå med planlegging av tiltak for trafikkavvikling i anleggsperioden ved ombygging av Ring 1 i henhold til vedtatt reguleringsplan. De aktuelle tiltakene omfatter bl.a. omkjøringstrasé nord for Ring 1, beredskapstrasé for Operatunnelen ved stengning pga. uforutsette hendelser, samt regulering av kollektivtrafikk vest i sentrum. Statens vegvesen mener at de vurderinger som er gjort i forhold til midlertidig stengning av Ring 1 gir et godt og riktig bilde av konsekvensene. Det vurderes derfor ikke lenger å være behov for en prøvestengning. Det vil imidlertid være aktuelt å optimalisere tiltakene de første månedene etter at midlertidig stengning er gjennomført.

Forslag 22 og forslag 23:
Det vises til omtale i Prop. 1 S (2022-2023) av gjennomgang av veinormaler og høring av forslag til endringer i normaler (s. 105). Forslag til endringer i Vegnormal N100 Veg- og gateutforming har vært på høring i perioden 1. november til 31. januar 2023. Høringen omhandler blant annet forslag om:

- å åpne for å bygge 2/3-feltsvei med fartsgrense 90 km/t (H2-veg) for årsdøgntrafikk inntil 15 000 i prognoseåret (dette er en økning fra 12 000 i gjeldende normal).
- krav om 4-feltsvei (H3) når ÅDT er over 15 000. Dette er en endring fra gjeldende normal som angir krav om H3-vei for ÅDT større enn 12 000.

I høringsutkastet åpnes det for å bygge 4-feltsvei for lavere trafikkmengde dersom samfunnsøkonomiske vurderinger viser at det er fornuftig. I gjeldende normal kan 4-felts vei

vurderes når ÅDT er større enn 6 000. I forslaget som har vært på høring foreslås det å justere denne nedre grensen til 8 000. Målet med de foreslåtte endringene i veinormal N100 er å øke fleksibiliteten ved valg av standard for prosjektering av veier med ÅDT over 6 000 i prognoseåret. Dette vil gi mer rom for tilpasning og skreddersydde løsninger i henhold til nasjonale mål i miljø- og transportpolitikken føringer og lokale forhold. Endringene øker fleksibiliteten og legger samtidig til rette for mer gjenbruk av vei og mindre naturinngrep og utslipp.

Statens vegvesen jobber nå med oppsummering av denne høringen. Saken skal etter planen videresendes Samferdselsdepartementet for behandling i juni 2023. Samferdselsdepartementet vil deretter vurdere forslagene og høringsuttalelsene før det tas endelig stilling til eventuelle endringer i normalene.

Forslag 24:
Veileder V712- konsekvensanalyser er Statens vegvesens veileder i konsekvensanalyser. Analyser som utføres etter denne veilederen ivaretar plan- og bygningslovens krav til konsekvensutredninger og utredningsinstruksens krav til samfunnsøkonomiske analyser.

Statens vegvesen har ansvaret for å utvikle helhetlige transportløsninger som legger til rette gange, sykling og kollektivtransport, i tillegg til å utvikle effektive og miljøvennlige løsninger trafikk generelt. For å fatte gode beslutninger om utvikling av transportsystemet, må det settes gode mål for prosjekter, gode alternative løsninger må vurderes, og virkningene av disse og eventuelle målkonflikter presenteres for beslutningstagere.

V712 understreker i kapittel 3.7 at når kapasitetsproblemer i vegsystemet oppstår, skal andre alternativer enn økt veikapasitet vurderes på lik linje. Eksempel på aktuelle tiltak er regulering av trafikk og forbedring av kollektivsystemet. Tiltak for å løse et problem i transportsystemet bør ifølge veilederen skje etter «firetrinnsmetodikken»:

1. Tiltak som kan redusere transportbehovet og påvirke valg av transportmiddel.
2. Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøyer.
3. Mindre ombyggingstiltak.
4. Større ombyggingstiltak eller utbygging i ny trasé.

Ved å benytte denne metodikken i utredninger og overordnet planlegging skal det sikres at kapasitetsutløsende prosjekt ikke er det eneste som vurderes for å løse kapasitetsutfordringer i byene.

Hovedhensikten med V712 er å være et rammeverk /metode for å presentere relevante konsekvenser av alternativene. Analysene skal bidra til å gi gode beslutningsgrunnlag for valg av løsning. I den samfunnsøkonomiske analysen beregnes tiltakets lønnsomhet før alternativene rangeres. I analysen inngår både prissatte konsekvenser (for eksempel endringer i klimakostnader, tids- og kjørekostnader, ulykkeskostnader og endringer i det

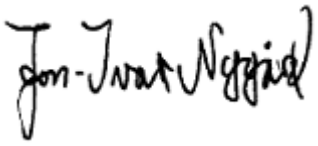
offentliges budsjett) og ikke-prissatte konsekvenser (konsekvenser for friluftsliv, by- og bygdeliv, kulturarv, landskapsbilde og naturmangfold).

Flere av disse konsekvensene vil bli påvirket av om et prosjekt bygger opp under målene om nullvekst og godsoverføring. Eksempelvis vil et tiltak som reduserer veksten i biltransport (bidrar til nullvekstmålet) gi mindre utslipp av CO_2.

Ved å gjennomføre en konsekvensanalyse etter V712 skal en både kunne beregne prosjektenes lønnsomhet og vurdere prosjektenes måloppnåelse. V712 beskriver hvordan mål for prosjektene bør utvikles (kap 3.3) og vurderes (kap. 8.1) og hvordan måloppnåelse kan påvirke anbefalingen (kap. 10). Nullvekst kan f.eks. være et naturlig mål i byprosjekter.

Statens vegvesen mener at veileder V712, slik den foreligger, håndterer nullvekstmålet/godsoverføringsmålet på en tilfredsstillende måte, men vil se nærmere om det er behov for å tydeliggjøre disse målene bedre i forbindelse med en kommende revisjon av veilederen.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

VEDLEGG 2

DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref	Vår ref	Dato
	23/800-9	03. mai 2023

Dokument 8:176 S (2022-2023) om å nedskalere miljøfiendtlige motorveier - spørsmål fra SV

Jeg viser til deres brev av 24.4.2023, der dere ber om en separat vurdering på hvert av de ulike forslagene 2-20 i representantforslaget. Eksempelvis hvor mye penger som er brukt på planlegging på de ulike strekningene til nå, om hver av forslagene vil få noen budsjettmessige konsekvenser for 2023, om det er noen bindinger på prosjektene, status for prosjektet nå og ellers øvrige konsekvenser av de konkrete forslagene 2-20. Nedenfor følger en er redegjørelse basert på informasjon tilgjengelig innenfor svarfristen.

Flere av prosjektene som listes opp inngår i Nye Veier AS sin portefølje. Nye Veier gjennomfører sitt arbeid med å planlegge, bygge ut samt drifte og vedlikeholde veiene i selskapets portefølje basert på avtalene som er inngått mellom selskapet og staten ved Samferdselsdepartementet. Rammeavtalen regulerer hvilke strekninger som selskapet har ansvaret for. Planleggingsavtalen regulerer forhold knyttet til planlegging av strekningene og øvrige arbeidsoppgaver som selskapet gjennomfører på oppdrag av staten. For utbyggingene inngår selskapet vegutbyggingsavtaler med staten. På samme måte har selskapet en egen avtale om drift og vedlikehold av veinettet. Følgelig tilligger det selskapet å gjennomføre planlegging, grunnerverv og for øvrig legge til rette for at utbyggingene som selskapet har ansvar for kan gjennomføres på en mest mulig effektiv måte.

Midler til planlegging av Nye Veiers portefølje hentes fra rammebevilgningene til selskapet og via fullmaktene som gis ved behandling av de årlige statsbudsjettene. Nye Veier rapporter i sine regnskaper og i eierdialog med Samferdselsdepartementet. Nye Veier følges opp på måloppnåelse på vegutbyggingsavtalene. Tall for planlegging er uttrekk fra selskapets interne tall for planleggingskostnader og samsvarer ikke direkte med det tallgrunnlaget som Nye Veier bruker i eier- og regnskapsrapporteringen. Forslag 4, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 17, 19

Postadresse: Postboks 8010 Dep 0030 Oslo
Kontoradresse: Akersg. 59 Telefon* 22 24 90 90
Org no.: 972 417 904

og 20 handler om prosjekter i Nye Veiers portefølje. Eventuelle kostnader knyttet til planlegging av Nye Veier-prosjekter før disse ble Nye Veiers ansvar er ikke inkludert i svaret under.

Nærmere om forslag 2-20

2. Stortinget ber regjeringen stanse planene om E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast).
Det er pr. utgangen av 2022 brukt 1061 mill. 2023-kr. til planlegging av kommunedelplan (KDP) og 672 mill. 2023-kr. til reguleringsplan (RP). Det er budsjettert med et forbruk på om lag 119 mill. kr. i 2023. Bindingene etter 2023 er på 58 mill. kr. Terminering av løpende kontrakter vil medføre kostnader om lag tilsvarende bindinger. Reguleringsplan er under arbeid.

Konsekvens av å stoppe aktiviteten: Prosjektorganisasjonen legges ned, og det tar tid og vil medføre ytterligere kostnader ved eventuell ny oppstart. I og med at planer er «ferskvare» vil stopp og start øke behovet for revisjon og nye planprosesser.

3. Stortinget ber regjeringen stanse planene om ny E18 på strekningen Ramstadsletta-Nesbru-Drengsrud.
Det er pr. utgangen av 2022 brukt 160 mill. 2023-kr. til planlegging av reguleringsplan og det er budsjettert et forbruk på 43 mill. kr. i 2023. Bindinger etter 2023 er om lag 80 mill. 2023-kr. Reguleringsplan er under arbeid på strekninga Ramstadsletta-Nesbru. Det er ingen planaktivitet på Nesbru-Drengsrud.

Konsekvens av å stoppe aktiviteten: Prosjektorganisasjonen legges ned, og det tar tid og vil medføre ytterligere kostnader ved eventuell ny oppstart. I og med at planer er «ferskvare» vil stopp og start øke behovet for revisjon og nye planprosesser.

4. Strekningene Nedgård-Ulsberg-Berkåk-Vindåsliene.
Nye Veier har gjennomført planlegging av strekningen og har inngått veiutbyggingsavtale for størstedelen av strekningen med Ulsberg-Melhus. Selskapet vurderer veistandard og planer for utbygging basert på inngått veiutbyggingsavtale, avtale om bompengefinansiering og i dialog med kommunene. Utbyggingen av strekningene Kvål-Melhus er ferdigstilt. Totalt er det gjennomført planlegging og utbygging for kr 1 968 millioner kroner eksklusive mva på strekningen siden oppstart i 2016. Prognosen for utbygging av Vindåsliene-Berkåk er overkant av 3 mrd. kroner eksklusive mva. Strekningen Nedgård-Ulsberg-Berkåk-Vindåsliene har stor andel tungtransport og kan vise til høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet. På en tredjedel av strekningen er det i gjeldende konsept valgt en redusert veistandard fra H3 (19m) til H2.

5. Stortinget ber regjeringen stanse planene om Møreaksen og heller utbedre dagens vei.
I dag planlegges det en utbygging av ny veg med fire felt på to delstrekninger:

- På Breivika-Digernes er det krav om 4-felts veg i vegnormalene ut fra trafikkmengden. Det planlegges en veg med 90-100 km/t. Dette gjør det mulig å gjenbruke dagens veg i større grad enn ved 110 km/t.

- Vik-Julbøen (fjordkryssingen) planlegges det to tunnelløp med til sammen fire felt ut fra krav i vegnormalene om rømningsveg. Det er plass til fire felt på brua pga. at krav til stivhet gir en viss bredde.

På resterende veg planlegges det med 2/3-felts veg og enkle tunnelløp. Ekstra tunnelløp reguleres samtidig for å sikre areal for eventuelle framtidig utvidelse enten på grunn av økt trafikk eller økte sikkerhetskrav. Statens vegvesen har til nå (2013-2022) brukt om lag 430 mill. løpende kr. på planlegging og optimalisering av E39 Ålesund-Molde. Budsjettert i 2023 til Ålesund-Molde er 5 mill. kr. Etter 2023 vil det være krav om etterarbeid for gjennomførte arkeologiske utgravinger. Dette anslås til 5 mill. kr.

Konsekvens av å stoppe aktiviteten: Prosjektorganisasjonen legges ned, og det tar tid og vil medføre ytterligere kostnader ved eventuell ny oppstart. I og med at planer er «ferskvare» vil stopp og start øke behovet for revisjon og nye planprosesser.

6. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E134 Saggrenda-Elgsjø til 2/3 felt for 90 km/t.
Det er forbrukt om lag 53 mill. kr. til planlegging. Det er ikke budsjettert midler til prosjektet i 2023. Vedtatt reguleringsplan gir muligheter for 4 eller 2/3 felt.

7. E39 Mandal-Lyngdal
Nye Veier har inngått veiutbyggingsavtale med staten for hele strekningen fra Kristiansand til Lyngdal. Avtalen bygger på lokalpolitiske vedtak om delvis finansiering med bompenger og bompengeproposisjon er vedtatt i Stortinget. Stortinget har til behandling Prop. 89 S (2022–2023) om endringer i finansierings- og bompengeopplegg. Her reduseres utbyggingskostnaden med vel en milliard kroner sammenlignet med tidligere vedtatt stortingsproposisjon. Justert utbyggingskostnad for hele strekningen er ca 25 mrd kr, basert på prisnivået i 2023.

Strekningen er ferdig regulert. Totalt er det brukt 193 millioner kroner eksklusiv mva på reguleringsplanarbeid.

8. E39 Lyngdal – Ålgård
For strekningen Lyngdal - Ålgård foreligger det vedtatt reguleringsplan for strekningen Bue-Ålgård. Det foregår prosjektutviklingsarbeid på flere delstrekninger, og formelt planarbeid på delstrekningen fra Røyskårkrysset i Lyngdal og videre gjennom Kvinesdal kommune. Planarbeidet er knyttet til bestemmelser i vedtatt statlig plan (kommunedelplan (KDP)) for strekningen hvor Nye Veier ble bedt om å gjennomføre planavklaringer for strekningen. Nye Veier har så langt brukt 452 millioner kroner eksklusiv mva på prosjektutvikling av KDP samt videre reguleringsplanlegging.

9. Stortinget ber regjeringen stanse planene om ny E39 Ålgård-Hove med 90 km/t og tunnel med to felt og bruk av eksisterende vei til lokaltrafikken og sette i gang en planprosess for gjenåpning av Ålgårdbanen.

Det er brukt 104 mill. 2023-kr. til planlegging av strekningen. Prosjektet er delt i to parseller, der delstrekningen på E39 mellom Osli og Hove er igangsatt. For strekningen på E39 mellom Osli og Ålgård er det vedtatt reguleringsplan for 4-felt og 110 km/t.

I henhold til NTP 2022-2033 er effektpakke tilbudsutvikling på Jærbanen prioritert med oppstart i første planperiode. Jernbanedirektoratet har levert sitt svar på prioriteringsoppdraget til NTP 2025-2036, og innenfor de beregningstekniske planrammene er det ikke funnet plass til denne effektpakken i deres forslag til hva som skal startes opp i første seksårsperiode av kommende NTP. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med forslag til prioriteringer i kommende NTP 2025-2036.

10. E16 Kløfta-Kongsvinger

På strekningen E6 Kløfta-Kongsvinger har kommunene dannet et interkommunalt plansamarbeid for å utrede framtidige veiløsninger for hele strekningen fra E6 til Kongsvinger. Etter et omfattende planarbeid på strekningen ble alternativet kalt CN40 anbefalt på bakgrunn av at det er samlet best innenfor prissatte virkninger, ikke-prissatte virkninger og har best forventet måloppnåelse. Det har vært meget krevende å finne en enighet blant de fire berørte kommunene, og det er innsigelser til alle traséene. Nye Veier har anbefalt videre arbeid med å forsøke å løse opp i innsigelsene knyttet til CN-alternativet for å få sikkerhet for at ny vei kan bygges, men selskapet finner det ikke riktig å fortsette å utrede flere alternativ i tillegg til de 33 alternativene som allerede er vurdert. Å beholde dagens vei uten tiltak er også en mulig løsning. Nye Veier har så langt brukt 142 millioner kroner eksklusiv mva. på å gjennomføre utredningsarbeid som oppfølging av plan- og utredningsprogram for strekningen. Fire felt og 110 km/t (H3) er foreløpig standard for ny vei, og skal vurderes videre når korridor er avklart. Det vises til Nye Veiers leveranse på NTP-prioriteringsoppdraget til NTP for perioden 2025-2036.

11. Hunndalen (Gjøvik)-Mjøsbrua

Strekningen Hunndalen til Mjøsbrua er sannsynligvis et samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjekt. Ansvaret for planlegging av strekningen ble overført til Nye Veier i 2021. Nye Veier er i dialog med kommunene om oppstart av planarbeid for strekningen. Foreløpig budsjett for første fase av planleggingen er ca 5 mill. kr. Nye Veier arbeider med å vurdere ulike alternativer og konsept for utbygging. Muligheten for å legge riksveien i tunnel fra Hunndalen og forbi Gjøvik sentrum vurderes. Videre nordover legges det foreløpig til grunn oppgradering av dagens vei. Veistandarden må tilpasses dagens vei og sideterreng for minst mulig inngrep og arealbeslag langs bebyggelse, jordbruksarealer og i strandsonen langs Mjøsa.

12. E18 Grimstad-Arendal

Kommunene på strekningen fra Bamble til Grimstad dannet i 2018 et interkommunalt plansamarbeid for å avklare trase for ny firefelts E18 på de gjenstående strekningene fra Oslo til Kristiansand. Nye Veier gjennomførte utredningsarbeidet i samsvar med det vedtatte plan- og utredningsprogrammet, og kommunedelplan på strekningene ble vedtatt september 2019. Planen var for ny firefeltsvei i samsvar med kravene til hastighet og kurvatur som var

gjeldende på det tidspunktet. Kostnaden for kommunedelplanen er tatt inn under punkt 20, da dette var et interkommunalt plansamarbeid som også omfattet strekningen Tvedestrand – Bamble.

Det ble i 2021 satt i gang arbeid for å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i prosjektet samt se nærmere på løsning der man går ned på hastigheten og gjenbruker dagens E18 i så stor grad som mulig. Det er innvilget fravik for 100 km/t på strekningen. Arbeidet med økt gjenbruk har så langt redusert arealbruk, ført til lavere klimaavtrykk og bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Så langt er det brukt 43 millioner kroner eksklusiv mva. på det videre optimaliseringsarbeidet.

13. E18/E39 Ytre Ringvei Kristiansand
E18 Ytre ringvei er et samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjekt. Arbeidet med detaljregulering pågår, og det planlegges oversendelse av planforslag til kommunen rundt sommeren 2023. Dagens strekning på 10 km gjennom Kristiansand har svært høy trafikkbelastning, noe som medfører daglige store forsinkelser. Nødetatene er avhengig av å bruke E18 gjennom Kristiansand, og for Sørlandet sykehus Kristiansand er denne veien eneste adkomst. Prosjektutvikling og en vellykket reguleringsplanprosess har ført til kostnadsreduksjoner på ca 1 mrd kr, og nytteøkning i samme størrelsesorden. Totalt sett har prosjektet gått fra en negativ nyttekostbrøk på ca -0,6, til positiv nytte/kost lik 0,3. Inngrep i natur har også blitt vesentlig redusert da så godt som hele prosjektet nå er lagt i tunnel. Medgått forbruk til reguleringsplanarbeidet har vært 107 millioner kroner eksklusiv mva.

14. Stortinget ber regjeringen stanse planene om utvidelsen av E39 Smiene-Harestad og heller sikre avbøtende tiltak langs dagens vei, som lang kulvert på Tasta.
Ved utgangen av 2022 er det brukt om lag 62 mill. 2023-kr. til planlegging av strekningen, og det er budsjettert 4 mill. kr. i 2023. Det er bindinger på om lag 2,2 mill. kr. Reguleringsplan skal snart ute på offentlig ettersyn. Trafikkmengden tilsier 4 felt.

Konsekvens av å stoppe aktiviteten: Prosjektorganisasjonen legges ned, og det tar lang tid og vil medføre ytterligere kostnader ved eventuell ny oppstart. I og med at planer er «ferskvare» vil start og stopp øke behovet for revisjon og nye planprosesser.

15. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene om ny E16/E39 Fjøsanger-Arna-Vågsbotn-Klauvaneset til en tofeltsvei med fysisk midtdeler og fartsgrense på 80 km/t. Regjeringen bes sørge for at dagens vei mellom Nesttun og Arna oppgraderes og sikres, og at det bygges tunnel forbi Grimesvingene.

Det er til nå for KDP et forbruk på om lag 34 mill. kr. og ingen bindinger. Det er vedtatt KDP Vågsbotn-Klauvaneset og et område ved Arna. Det pågår ikke planlegging fra Fjøsanger til Arna.

16. Korporalsbrua-Gyllan-Kvål

Se punkt 4.
Som en del av det fremtidige planarbeidet vil det bli vurdert alternative standardvalg og dimensjonerende hastigheter.

17. Åsen-Steinkjer
Nye Veier overtok planleggingsansvaret for denne strekningen høsten 2021. I godt samarbeid med kommunene har selskapet vurdert mulige løsninger for å ta vare på dagens vei i kombinasjon med å bygge ny vei. Nye Veier har så langt brukt 600 000 kroner eksklusiv mva på dette planarbeidet og ser muligheter for å kunne redusere både arealbeslag og kostnader vesentlig. Det vises til Nye Veiers leveranse på NTP-prioriteringsoppdraget til NTP for perioden 2025-2036.

18. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for rv. 4 Oslo-Gjøvik og utbedre de gjenværende strekningene som ikke er utbygd eller er under utbygging.
Rv. 4 Roa-Gran grense under bygging, trafikkåpning 2024.

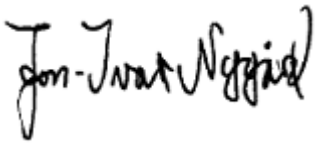
19. Hamar-Løten
Nye Veier overtok planleggingsansvaret for denne strekningen høsten 2021. Det er ikke igangsatt planarbeid for strekningen. Nye Veier vurderer ulike alternativer og konsept for utbygging. Fra E6 ved Åker og forbi Vang kirke vurderes muligheten av å utvide eksisterende vei til fire felt med fartsgrense 60 km/t. Dette er en videreføring samme standard som over Midtstranda og fram til E6 på Åker. Videre østover mot Løten vurderes det en oppgradering til to- og trefelts avkjørselsfri vei med fysisk midtdeler, sammen med omfattende sanering av kryss og avkjørsler. Fartsgrense må tilpasses dagens vei og sideterreng for minst mulig inngrep og arealbeslag av jordbruksarealer. Det vises til Nye Veiers leveranse på NTP-prioriteringsoppdraget til NTP for perioden 2025-2036.

20. E18 Tvedestrand-Bamble
Kommunene på strekningen fra Bamble til Grimstad dannet i 2018 et interkommunalt plansamarbeid for å avklare trase for ny firefelts E18 på de gjenstående strekningene fra Oslo til Kristiansand. Nye Veier gjennomførte utredningsarbeidet i samsvar med det vedtatte plan- og utredningsprogrammet og kommunedelplan på strekningene ble vedtatt september 2019. Planen var for ny firefeltsvei i samsvar med kravene til hastighet og kurvatur som var gjeldende på det tidspunktet. Det ble brukt 103 millioner kroner eksklusiv mva. for kommunedelplanen, inkl. E18 Arendal – Grimstad.

I 2020 ble det startet med reguleringsplanarbeid på strekningen. Planarbeidet stanset etter offentlig ettersyn fordi summen av innkomne merknader og innsigelser tilsa at prosjektet ikke var realiserbart. Det ble derfor besluttet å se på planene på nytt for å redusere påvirkningen på naturen og miljøet, primært gjennom redusert arealbruk, og i større grad gjenbruke dagens E18 som del av en fremtidig løsning. Reguleringsplanarbeidet er tatt opp igjen på strekningene fra Tvedestrand til Gjerstad og i Kragerø-Bamble, der hvor det ikke er midtrekkverk. Med de nye løsningene er det et potensial på å redusere klimagassutslippene med 40%

Påløpte kostnader til reguleringsplanarbeid og optimaliseringsarbeid er 286 millioner kroner eksklusiv mva. Det er budsjettert med 140 millioner kroner eksklusiv mva. for å fullføre reguleringsplanarbeidet på hele strekningen som i dag er uten midtrekkverk.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

VEDLEGG 3

DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref	Vår ref	Dato
ABS/fg	23/800-12	10. mai 2023

Dokument 8:176 S (2022-2023) om å nedskalere miljøfiendtlige motorveier - ytterligere spørsmål fra SV

Viser til deres brev 03.05.23 med ytterligere spørsmål til Dokument 8:176. Spørsmål og svar følger under.

1. Hvor mye av de 119 millioner kronene som er budsjettert til Hordfast er brukt så langt i 2023?
Om lag 44 mill. Vi gjør oppmerksom på at de budsjetterte midlene i stor grad vil være bundet til inngåtte kontrakter, selv om de formelt ikke er brukt enda.

2. Hvor mye av de 43 millioner kronene som er budsjettert til E18 Ramstadsletta-Nesbru-Drengsrud er brukt så langt i 2023?
Om lag 20 mill. Vi gjør oppmerksom på at de budsjetterte midlene i stor grad vil være bundet til inngåtte kontrakter, selv om de formelt ikke er brukt enda.

3. Hvor mye har Nye Veier budsjettert med å bruke på E6 Berkåk-Vindåsliene i 2023?
Konkurranse for valg av entreprenør for bygging av E6 Berkåk-Vindåsliene er lyst ut. Etter valg av entreprenør, vil det ta noe tid før fysiske arbeider i marka igangsettes. Nye Veier har ikke planlagt å bruke vesentlige midler på byggearbeid på denne utbyggingsstrekningen i 2023.

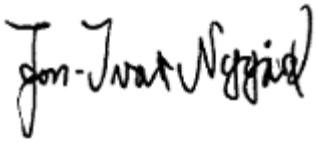
4. Hvor mye har Nye Veier budsjettert med å bruke på E6 Moelv-Øyer i 2023?
Nye Veier har valgt entreprenør for utbyggingsstrekningen E6 Storhove-Øyer. Detaljert framdrift på arbeidet er fortsatt ikke fastlagt, men Nye Veier har budsjettert med å bruke i størrelsesorden 300 mill. kr ekskl. mva på byggearbeider på strekningen i 2023. Det pågår arbeid med endring av verneforskriften for Lågendeltaet på strekningen E6 Roterud-

Postadresse: Postboks 8010 Dep 0030 Oslo
Kontoradresse: Akersg. 59 Telefon* 22 24 90 90
Org no.: 972 417 904

Storhove. På strekningen E6 Moelv-Roterud pågår reguleringsarbeid blant annet for brokryssingen av Mjøsa.

5. Når forventer Nye Veier å sette i gang med anleggsarbeid på E6 Moelv-Øyer?
Nye Veier planlegger oppstart på anleggsaktivitet på strekningen E6 Storhove-Øyer høsten 2023. På de øvrige to strekningene pågår planmessige avklaringer og avklaringer av forhold til verneforskriften for Lågendeltaet. Tidspunkt for oppstart av byggearbeider på disse stekningene er uavklart.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

Svanemerketrykksak, 2041 0654 Trykk og layout: Stortingets administrasjon