



Statsråden

Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/2666-

Dato
7. mai 2025

Dokument 8: 223 S (2024-2025) om å nedskalere miljøfiendtlige firefelts motorveiprosjekter

Jeg viser til representantforslag 223 S (2024-2025) fra Stortingsrepresentantene Mona Fagerås, Lars Haltbrekken, Ingrid Fiskaa, Marian Hussein, Birgit Oline Kjerstad, Kari Elisabeth Kaski og Grete Wold om å nedskalere firefelts motorveiprosjekter.

Stortingsrepresentantene fremmer følgende forslag:

1. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E39 Lyngdal vest–Ålgård til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.
2. Stortinget ber regjeringen om å stanse planene for E18 Grimstad–Arendal.
3. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E18 Tvedestrand–Gjerstad til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.
4. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E18 Retvet–Vinterbro med utgangspunkt i tilpasninger til eksisterende trasé og videreutvikle 0-alternativet.
5. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for gjenstående del av E16 Kongsvinger–E6 gjennom Sør-Odal og Nes, gjenbruke dagens vei og oppgradere den med utgangspunkt i 0+-alternativet og Valdresmodellen.
6. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E134 Saggrenda–Elgsjø til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.

7. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E16 Skaret–Hønefoss til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig, innenfor rammene av vedtatt hovedprosjekt.
8. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E16/E39 Vågsbotn– Klauvaneset til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.
9. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E39 Knarvik og nordover til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.
10. Stortinget ber regjeringen stanse planene om ny firefelts motorveitrasé for E39 Bokn–Bømlafjorden og heller utbedre eksisterende vei på strekningen.
11. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E6 Moelv–Roterud, med unntak av Mjøsbrua, til to- /trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.
12. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for rv. 4 Hunndalen (Gjøvik)– Mjøsbrua til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig
13. Stortinget ber regjeringen sørge for utbedring og sikring av rv. 25 Hamar–Løten uten å anlegge firefelts motorvei.
14. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E39 Figgjo–Ålgård og velge løsningen med lang tunnel med to felt Ålgård–Osli, og heller ruste opp eksisterende vei for strekningen Figgjo–Ålgård.
15. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E39 Smiene–Harestad til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.
16. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E18 Kragerø–Bamble til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.
17. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E6 Åsen–Steinkjer til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.
18. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E6 Korporalsbrua–Gyllan–Kvål til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.
19. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E6 Nedgård–Berkåk til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.
20. Stortinget ber regjeringen stanse bruken av planleggingsmidler for prosjekter som ikke har prioritet i Nasjonal transportplan 2025–2036, herunder prosjekter i utviklingsporteføljen.

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

22. Stortinget ber regjeringen sørge for at Statens vegvesen og Nye Veier legger relevante miljømål, trafikksikkerhetsmål og mål fastsatt i byvekstavtalene til grunn for trafikkprognoser som brukes i prosjektutvikling.

23. Stortinget ber regjeringen sørge for at Statens vegvesen og Nye Veier ser planlegging av nye veiprojekter i sammenheng med planlegging av kollektivtrafikk og jernbaneprosjekter og forventet vekst for kollektiv- og togreiser på samme strekning.

24. Stortinget ber regjeringen gi Statens vegvesen i oppdrag å foreslå en utbedringsstandard, veileder e.l. som gjør det enklere å utbedre veier med hensyn til trafikksikkerhet og miljø uten å måtte oppgradere til veinormalstandard, slik at nødvendige utbedringer kan gjøres med minst mulig inngrep i natur og matjord og bygge videre på allerede eksisterende veikapital.

Samferdselsdepartementets vurdering av forslagene:

Forslag punkt 1. – 19

Under punkt 1. til 19. i representantforslaget legger forslagsstillerne frem forslag om å nedskalere eller stanse en rekke konkrete motorveiprojekter som er prioritert i Nasjonal transportplan 2025-2036, jf. Meld. St. 14 (2023-2024). Forslagsstillerne viser til at de innebærer store inngrep i naturen, mer luftforurensing, støy og klimagassutslipp. I tillegg vises det til de store utbyggingskostnadene som følger ved slike projekter.

Regjeringen har gjennomført flere tiltak for å redusere kostnader, og negative konsekvenser for natur og miljø ved utbygging av veiprojekter. Regjeringen har samtidig vært opptatt av å legge til rette for at vi velger riktig nivå og omfang i valg av tiltak når det vurderes behov for utvikling av veinettet.

Å ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må er regjeringens hovedstrategi for transportpolitikken slik den er presentert i Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036. Veinettet i seg selv og i samspill med andre transportformer er avgjørende for god mobilitet for mennesker og varetransport i hele landet. I planperioden vil regjeringen blant annet legge vekt på å ta bedre vare på eksisterende infrastruktur og sørge for at denne yter best mulig, ivaretar transportsikkerheten og er tilpasset et fremtidig klima. I dette ligger det at regjeringen ønsker å rette en betydelig innsats mot drift, vedlikehold og utbedring av eksisterende infrastruktur.

Jeg vil særlig vise til regjeringens arbeid med å gjennomgå veinormalene og forbedre disse. I 2023 besluttet Samferdsdepartementet blant annet å åpne for at det kan bygges to/tre-feltsveier på veistrekninger med opptil 15 000 biler i årsdøgntrafikk (ÅDT). Frem til denne

endringen var det krav om at veier med ÅDT over 12 000 biler skulle bygges som firefeltsvei. Det ble i vurderingen lagt stor vekt på at endringene vil kunne føre til reduserte kostnader, redusert utslipp av klimagasser og redusert arealbeslag.

Samferdselsdepartementet besluttet samtidig å åpne for å bygge motorveier med fartsgrense 90 km/t og 100 km/t, slik at ikke alle motorveier må bygges og dimensjoneres for 110 km/t slik kravet var tidligere. Endringene innebærer blant annet muligheter for mer gjenbruk av eksisterende veier når det skal bygges firefelts motorveier. I tillegg vil endringene kunne gi økt fleksibilitet ved plassering av den nye veien i landskapet og derigjennom redusere klimagassutslipp og ulempene knyttet til arealinngrep.

Det går fram av Nasjonal transportplan 2025-2036 at regjeringen prioriterer utbedringsstrekninger på deler av veinettet der det er mer hensiktsmessig å utbedre eksisterende infrastruktur enn å bygge nytt. Et helhetlig perspektiv på en lengre strekning og systematikk i utredning og planlegging, vil kunne bidra til gjennomføring av kostnadseffektive tiltak som både tar vare på en del av veikapitalen, gir mindre miljøulempene enn ny vei og gir god effekt for trafikantene. Det har de siste årene vært aktivitet på flere utbedringsstrekninger, og i NTP-perioden 2025-2036 vil arbeidet videreføres/utvides på en rekke strekninger langs riksveinettet. I tillegg kan det være aktuelt med nye utbedringsstrekninger.

Som forslagsstillerne er inne på er det ikke bare tilstanden på riksveinettet, men også de mange tusener av kilometer fylkesvei, avgjørende for hvor godt transportsystemet fungerer og for måloppnåelsen i sektoren. Det er som kjent gjort noen beregninger av anslått kostnad på et vedlikeholdsetterslep både på riks- og fylkesveinettet. Det er flere utfordringer med å bruke disse beregningene som grunnlag for prioriteringer. For det første er det svært stor usikkerhet i materialet, kostnaden er i stor grad basert på beregninger, ikke faktisk tilstand til infrastrukturen, og sist men ikke minst, tallet sier ingenting om hva dette faktisk betyr for trafikantene og for måloppnåelse i sektoren.

Samferdselsdepartementet har derfor bedt Statens vegvesen, Nye Veier og fylkeskommunene sammen lage et kunnskapsgrunnlag for å følge opp satsingen på vedlikehold og utbedringer i Nasjonal transportplan. Formålet er å sørge for at Samferdselsdepartementet har tilstrekkelig oversikt over tilstanden på veinettet (både riks- og fylkesvei) og hvordan dette påvirker måloppnåelsen. Videre at departementet har godt beslutningsgrunnlag for å foreta prioriteringer i budsjettprosesser og langtidsplanlegging, altså et grunnlag for å ta stilling til ambisjonsnivå for utviklingen av veinettet.

Samlet sett bidrar regjeringens politikk slik denne er redegjort for ovenfor til gode og riktige føringer til Statens vegvesen og Nye Veier når de skal planlegge utforming og dimensjonering av veiprojektene som er prioritert i Nasjonal transportplan 2025-2036.

Regjeringens strategi innebærer at det i en del tilfeller vil være nødvendig å bygge ny vei. I veinormalene gis det føringer for hvilken standard og dimensjonering nye veier skal bygges

etter. Veinormalene er basert på mange års praktisk erfaring, forskning og utvikling av trafikkavvikling og trafikkstrømmer. Veinormalene skal bidra til at nye veianlegg utformes etter mest mulig riktig standard basert på blant annet samfunnsøkonomiske analyser. Det er uheldig dersom nye veianlegg bygges med en overdimensjonert standard, altså at veien har en høyere kapasitet enn det faktisk er behov for. På den annen side er det også uheldig dersom veier bygges med en underdimensjonert standard, slik at det må bygges på nytt etter noen år. I sistnevnte tilfelle vil det som regel innebære høyere kostnader, utslipp og arealinngrep, enn om veien ble bygget med riktig standard første gang.

Veiprosjektene som er prioritert i Nasjonal transportplan 2025-2036 er viktige prosjekter som skal bidra til å oppfylle målene i planen. Samfunnssikkerhet og beredskap, skredsikring og god geografisk balanse er hensyn regjeringen har lagt vekt på. Som en del av forarbeidene til Nasjonal transportplan 2025-2036 ble Statens vegvesen og Nye Veier bedt om å gå gjennom sine porteføljer og vurdere om disse inneholder de riktige tiltakene og om prosjektene er riktig dimensjonert. Statens vegvesen og Nye Veier ble særlig bedt om å vurdere om det kunne være grunnlag for nedskaleringer, i lys av endrede veinormaler med sikte på å redusere kostnader, natur og utslipp. Statens vegvesen og Nye Veier foreslo nedskaleringer av flere prosjekter og strekninger som inngår i deres porteføljer. Det er dermed allerede gjort et betydelig arbeid med å vurdere nedskaleringer av strekningene og prosjektene som inngår i Statens vegvesens og Nye Veiers porteføljer.

Statens vegvesen og Nye Veier vil gjennom det videre arbeidet med styringen og planleggingen av enkeltprosjektene i sine porteføljer, fortløpende gjennomgå disse med sikte på å få mest mulig vei igjen for pengene, redusere utslipp og arealbruk, i tråd med de regjeringens føringer gjengitt ovenfor. Vurdering av riktig standard og dimensjonering av nye veianlegg vil være en viktig del av dette arbeidet.

Forslag punkt 20.

Mål, økonomiske rammer og portefølje av utbyggingsprosjekter i Meld. St 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025–2036 samt innpassing av Stortingets vedtak i saken, jf. omtale i Prop. 1 S (2024-2025) på s. 25, er utgangspunktet for Statens vegvesens planleggingsaktivitet. Statens vegvesen er gitt føringer om å tilpasse planleggingsaktiviteten slik at det er mulig å starte de særskilt prioriterte prosjektene i første seksårsperiode og gjennomføre planporteføljen på tolv år. Det er også gitt føringer om å tilpasse planleggingsaktiviteten til den til enhver tid gjeldende innfasing av planen, slik at det ikke brukes unødig mye ressurser på planlegging sett opp mot hva det er rom for å gjennomføre av tiltak, jf. nærmere omtale i kapittel 13.8 i Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036.

For de prioriterte prosjektene gjelder føringen i Nasjonal transportplan 2025–2036 om at dersom prosjektene ikke endres, gjennom optimalisering eller annen ny informasjon, skal disse gjennomføres først. Målet er at disse kan starte første seksårsperiode. Systemet med

porteføljestyling gir fleksibilitet i den videre oppfølgingen. Gjennomføringen av porteføljene vil avhenge av ressursbruken i det enkelte budsjettår.

Innenfor avsatt ramme til investeringer er det Statens vegvesen som vurderer behovet for midler til pågående planarbeid og grunnnerverv gjennom året. I Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet er det oppgitt midler til planlegging og grunnnerverv dersom anslåtte utgifter til et prosjekt overstiger 25 mill. kr i løpet av budsjettåret.

For at planene skal være av nytte i fremtiden legger vi opp til at Statens vegvesen skal slutføre påbegynte planleggingsprosesser.

Forslag punkt 21.

Jeg mener at det var et riktig grep å åpne for å bygge to/trefeltsveier (H2) opp til ÅDT 15 000, mens tidligere grense var ÅDT 12 000. Endringen innebærer altså at det nå kan bygges to/trefeltsvei på strekninger hvor det tidligere var krav til firefeltsvei. I departementets vurderinger ble det lagt stor vekt på at endringene kan føre til reduserte kostnader og mindre utslipp av klimagasser og arealbruk. Departementet støttet samtidig de faglige rådene fra Statens vegvesens om at det fortsatt må være mulig å bygge firefeltsveier på strekninger med ÅDT over 12 000, der dette etter konkrete vurderinger i planleggingsfasen anses fornuftig. Eksempler på slike strekninger kan være områder med høy variasjon i trafikkfordelingen over tid, blant annet strekninger med mye utfartstrafikk og høy tungbilandel. Jeg legger fortsatt til grunn at dette er en riktig tilnærming blant annet av hensyn til å unngå at vi senere må bygge veien på nytt på grunn av kapasitetsutfordringer.

Forslag punkt 22.

Det tas hensyn til nullvekstmålet ved planlegging av veiprosjekter i byområder, jf. svaret på forslag nr. 23 der det vises til N100 veg- og gateutforming og rådene der: «Gjennom overordnet analyse eller plan avklares prioritering av ulike persontrafikantergrupper, samt prinsipper for å løse behovet for godstransport, varelevering og returlogistikk. Dette danner grunnlag for prosjekteringen. (...) Vanlige vekstprognoser for biltrafikk er basert på befolkningsvekst og inntektsvekst. Disse er lite nyttige i byer, og balansert kapasitet anbefales lagt til grunn. Balansert kapasitet betyr at veier inn mot byen ikke har mer trafikk enn sentrale byområdene kan håndtere, og at det etableres en tjenlig rolledeling mellom transportmidlene basert på politiske mål for den enkelte by eller tettsted.»

Ved fastsetting av trafikkveksten som benyttes ved dimensjonering av prosjektene følges disse rådene, og det gjøres følsomhetsanalyser med lavere og høyere vekst. Ved planlegging av veiprosjekter skal dermed det samlede transporttilbudet vurderes. Dette skal gjøres på det overordnede nivået, i konseptvalgutredninger og kommunedelplan jf. forslag nr. 23. I planutformingen vektlegges framkommelighet, trafikk sikkerhet og miljø ihht nasjonale føringer gitt i NTP og statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet. Det gjennomføres konsekvensutredninger ihht plan- og bygningsloven (PBL) og forskrift om

konsekvensutredninger (KU-forskriften) for alle litt større prosjekter med grundige vurderinger av alle relevante konsekvenser for miljø- og samfunn.

Dimensjonering av veiprosjekter utenfor by går blant annet på om man skal velge tofelts, to/tre-felts vei eller firefeltsvei. Her er det et forholdsvis bredt spekter i trafikkmengde som kan tillates for alle typer og utgangspunktet er trafikkprognoser fram i tid og konsekvenser for miljø og samfunn.

Forslag punkt 23.

I planlegging av nye veiprosjekter skal det samlede transporttilbudet vurderes. Dette gjøres på det overordnede nivået, i konseptvalgutredninger og kommunedelplan. I tillegg arbeider Statens vegvesen med en oppdatering av sin riksveiutredning, nå kalt langsiktig utviklingsstrategi, hvor det vil fremgå hvilke strekninger etaten mener kan utbedres, og hvilke som bør bygges med full standard. I veinormalene (Statens vegvesens håndbok N100) heter det: «Gjennom overordnet analyse eller plan avklares prioritering av ulike persontrafikantergrupper, samt prinsipper for å løse behovet for godstransport, varelevering og returlogistikk. Dette danner grunnlag for prosjekteringen. (...) Vanlige vekstprognoser for biltrafikk er basert på befolkningsvekst og inntekstvekst. Disse er lite nyttige i byer og balansert kapasitet anbefales lagt til grunn. Balansert kapasitet betyr at veier inn mot byen ikke har mer trafikk enn sentrale byområdene kan håndtere, og at det etableres en tjenlig rolledeling mellom transportmidlene basert på politiske mål for den enkelte by eller tettsted.»

Forslag punkt 24.

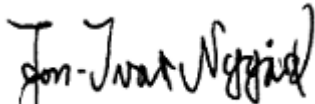
Statens vegvesen arbeider ut fra prinsippet om å «ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må».

Det finnes allerede en utbedringsstandard i håndbok N100. Her heter det at «Ut ifra samfunnsøkonomiske vurderinger eller andre rammebetingelser vil det kunne være aktuelt å gjennomføre ulike utbedringstiltak med en definert utbedringsstandard på enkelte vegstrekninger. Dette kan både være en langsiktig løsning eller et første utviklingstrinn. Det er derfor utviklet en utbedringsstandard for enkelte dimensjoneringsklasser med reduserte krav til geometri, fremkommelighet og sikkerhetsstandard. Det er viktig at det gjøres en særskilt vurdering av standard på bruer og tunneler eller veg i utfordrende terreng, som vil kunne innebære høye investerings- eller ombyggingskostnader. Hvilke strekninger som bygges etter standarden for nye veger og hvilke strekninger som utbedres til standard for utbedring av eksisterende veg avklares gjennom overordnet planlegging. Valg av standard for ny veg, utbedringsstandard eller begge deler langs en strekning avklares før planlegging etter plan- og bygningsloven.»

I konseptvalgutredninger og kommunedelplaner vil veistandard være et tema. Videre vil Statens vegvesens oppdaterte riksveiutredning, nå kalt langsiktig utviklingsstrategi, vise hvilke strekninger etaten mener kan utbedres og hvilke som bør bygges med full standard. Det er ikke et mål at hele riksveinettet skal opp på full veinormalstandard, eller utbedringsstandard, som også innebærer relativt store investeringer. I mange tilfeller er det

mer aktuelt å gjøre mindre utbedringer på veinettet i form av kurveutretting, breddeutvidelse etc., samt trafikksikkerhetstiltak og andre mindre tiltak. Det er imidlertid en del strekninger hvor trafikkmengden er så stor, tilstanden så dårlig og/eller gevinsten ved å korte ned veien så vesentlig at det er hensiktsmessig å bygge ut til full standard.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

Kopi
Nye Veier AS
Statens vegvesen