



STORTINGET

Innst. 419 S

(2024–2025)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:223 S (2024–2025)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås, Lars Haltbrekken, Ingrid Fiskaa, Marian Hussein, Birgit Oline Kjerstad, Kari Elisabeth Kaski og Grete Wold om å nedskalere miljøfiendtlige firefelts motorveiprojekter

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes 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, trafikk sikkerhetsmål 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 trafikk sikkerhet 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.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg om forslaget i brev av 7. mai 2025. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. Det ble åpnet for skriftlige innspill. De mottatte innspillene er sammen med sakens dokumenter tilgjengeliggjort på sakens side på stortinget.no

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Tom Einar Karlsen og Marte Mjøs Persen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Kristin Ørmen Johnsen og

Erlend Larsen, fra Senterpartiet, lederen Sigbjørn Gjelsvik, Nancy P. Anti og Geir Inge Lien, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til 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 miljøfiendtlige firefelts motorveiprojekter. Komiteen viser videre til statsrådens svarbrev av 7. mai 2025. Komiteen viser til at forslagsstillerne ønsker å stoppe eller nedskalere en rekke utbygginger av europaveistrekn timer og heller ruste opp eksisterende veiinfrastruktur. Komiteen viser videre til at forslagsstillerne ønsker å stramme inn veinormalene og muligheten for å bygge nye firefelts veier samt etablere en ny utbedringsstandard i veinormalene. Komiteen merker seg at det i statsrådens svarbrev fremkommer at det vil være uheldig dersom nye veier bygges underdimensjonert slik at de etter få år må bygges på ny. Dette vil gi både høyere kostnader, mer utslipp og større arealinngrep enn dersom nye veier dimensjoneres med riktig standard. Komiteen viser til at det er gjennomført en skriftlig høring til saken.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at forslagsstillerne ønsker å stanse eller nedskalere viktige hovedveiprojekter. Disse medlemmer viser videre til at forslagsstillerne vil endre veinormalene for å gjøre det enda vanskeligere å få bygget nye hovedveier med trafikk sikker og effektiv firefeltsstandard. Disse medlemmer mener at forslagene vil svekke trafikk sikkerheten og at et veisystem med for dårlig kapasitet rammer både person- og næringstrafikken. Disse medlemmer mener videre at når det skal investeres i ny vei må det bygges på realistiske fremskrivninger av trafikkøkning. Disse medlemmer er bekymret for en utvikling der vi går tilbake til å bygge veier med for lav kapasitet som gjør at det etter få år må gjennomføres en ny veiutbygging. Disse medlemmer viser til statsrådets svarbrev på spørsmål fra komiteen datert 14. mai 2025. Disse medlemmer mener at oversikten over både beregnet fremtidig trafikk mengde og antallet ulykker i siste tiårsperiode gir grunn til bekymring for både trafikk sikkerhet og veikapasitet dersom planlagte utbygginger på strekningene enten stoppes eller nedskaleres.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Venstre mener det er riktig å vri noe av pengebruken fra investeringer over mot drift og vedlikehold. Disse medlemmer viser til arbeidet med NTP 2025–2036, hvor målsettingen har vært å få på plass en realistisk plan, tilpasset de økonomiske ram-

mebetingelsene, klimaendringer som allerede gjør seg gjeldende, samt behovet for å redusere nedbygging av naturen og bevare mer av matjorden. Disse medlemmer viser til at målet med NTP er å ta bedre vare på det vi har, utbedre der vi kan, og bygge nytt der vi må.

Disse medlemmer ser behov for å ta nye politiske grep for å redusere de store naturinngrepene og bevare mer av matjorden. Vi kan ikke fortsette nedbyggingen av norsk natur i det samme tempoet som før, men må i større grad satse på å ruste opp og vedlikeholde eksisterende infrastruktur. Disse medlemmer erkjenner at dette betyr noe mindre penger til nye store prosjekter, men også mer penger til mindre prosjekter og dessuten mer penger til drift og vedlikehold.

Disse medlemmer peker på viktigheten av forutsigbarhet i samferdselspolitikken, som tilsier at vi må holde oss til den planen vi har. For disse medlemmer betyr dette at bevilgningene til igangsatte prosjekter skal følges opp, og at fremdriften holdes på det ambisjonsnivået som er vedtatt.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet vil vise til at Senterpartiet har vært en aktiv pådriver for å ta vare på det vi har, utbedre der vi kan, og bygge nytt der vi må. I en del sammenhenger vil nedskalering av motorveiprosjekter kunne være hensiktsmessig (eksempelvis gjennom redusert hastighet fra 110 til 100 km/t), men Stortinget bør være svært varsom med å detaljstyre standarden i og utviklingen av enkeltprosjekter. Nødvendige tilpasninger og endringer i prosjekter bør for øvrig følge ordinære prosesser og ikke vedtas gjennom et representantforslag i Stortinget.

Disse medlemmer vil videre vise til at veinormalene ble endret for å legge til rette for bedre tilpassning av prosjektene mens Senterpartiet satt i regjering. Disse medlemmer mener de endrede veinormalene gir veiselskapene den nødvendige fleksibiliteten til å tilpasse prosjektene til de reelle behovene, samtidig som de legger til rette for mer gjenbruk av eksisterende trasé og mindre nedbygging av matjord og naturverdier.

Disse medlemmer viser til at innføringen av en utviklingsportefølje i Nasjonal transportplan var et viktig grep for å bidra til større forutsigbarhet i fremdrift og prioriteringer av Statens vegvesens større veiprosjekter i planen. Gjennom å plassere prosjekter i en planportefølje og utviklingsportefølje angir man hvilke prosjekter som er tenkt gjennomført innenfor planporteføljen, og hvilke prosjekter man i utgangspunktet ser for seg å jobbe med over lengre tid innenfor de rammer som er gitt i planen.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre fremmer følgende forslag:

«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.»

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det skal bygges ut et effektivt høyhastighetsveinett som binder landsdelene sammen. I Fremskrittspartiets regjeringstid ble det bygd mye ny hovedvei, dagens regjering går motsatt vei ved å nedskalere både antall veiprosjekter og standarden på de veiene som bygges. Disse medlemmer viser til at bilen er vårt viktigste og mest fleksible transportmiddel, og til at mer enn 80 pst. av persontransporten foregår med bil. Disse medlemmer viser til at bilen er viktig for transporten i både by og bygd, og disse medlemmer mener at alle skal ha mulighet til å kunne velge bilen som transportmiddel. Disse medlemmer mener at myndighetenes oppgave er å legge til rette for et trafikksikkert og effektivt transportsystem, og vil avslutte den politiske og byråkratiske motarbeidelsen av bilen som transportvalg.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at nye firefelts motorveier er blant de største inngrepene i norsk natur, og fører til nedbygging og oppsplitting av verdifull natur, matjord og friluftsområder i stor skala. Dette medlem mener det er mange gode grunner til å stanse eller nedskalere flere av de store firefelts motorveiprosjektene som nå er under planlegging i Norge, og heller utbedre eksisterende vei og nedskalere til to-/trefelts vei med midtdeler der det er hensiktsmessig. Det vil spare oss for store arealinngrep, gi reduserte utslipp, redusert energi- og drivstofforbruk, mindre luftforurensing, støy og mikroplastutslipp, og ikke minst sparte kostnader for samfunnet. Dette medlem viser til analyser fra Statens vegvesen som peker på at det kan koste mer enn det dobbelte å bygge firefelts vei sammenlignet med å bygge to-/trefelts vei. Dette medlem mener at det mange steder er nødvendig med oppgraderinger av veinettet for å bedre fremkommelighet, trafikksikkerhet m.m. Dette medlem vil heller bruke samfunnets ressurser til å bygge langt og trygt enn bredt og dyrt og vil vise til det enorme vedlikeholdsetterslepet som er på både fylkesveier og riksveier i dag. Det er også på fylkesveiene det skjer flest ulykker.

Dette medlem viser for øvrig til høringsinnspill fra Trygg Trafikk:

«Det kan legges til grunn at en to/tre feltsvei med midtdeler og fartsgrense 90 km/t har tilsvarende høy trafiksikkerhetsstandard som en firefeltsmotorvei med full skulderbredde (2,75 meter) og fartsgrense 90–110 km/t. Valget mellom disse løsningene handler derfor primært om veikapasitet, ressursbruk, samt klima/miljø (dvs. ikke trafiksikkerhet).»

På denne bakgrunn fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E39 Lyngdal vest–Ålgård til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.»

«Stortinget ber regjeringen stanse planene for E18 Grimstad–Arendal.»

«Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E18 Tvedestrand–Gjerstad til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.»

«Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E18 Retvet–Vinterbro med utgangspunkt i tilpasninger til eksisterende trasé og videreutvikle 0-alternativet.»

«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.»

«Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E134 Saggrenda–Elgsjø til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.»

«Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E16 Skaret–Hønefoss til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig, innenfor rammene av vedtatt hovedprosjekt.»

«Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E16/E39 Vågsbotn–Klauvaneset til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.»

«Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E39 Knarvik og nordover til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.»

«Stortinget ber regjeringen stanse planene om ny firefelts motorveitrasé for E39 Bokn–Bømlafjorden og heller utbedre eksisterende vei på strekningen.»

«Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E6 Moelv–Roterud, med unntak av Mjøsbrua, til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.»

«Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for rv. 4 Hunndalen (Gjøvik)– Mjøsbrua til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for utbedring og sikring av rv. 25 Hamar–Løten uten å anlegge firefelts motorvei.»

«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.»

«Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E39 Smiene–Harestad til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.»

«Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E18 Kragør–Bamble til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.»

«Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E6 Åsen–Steinkjer til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.»

«Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E6 Korporalsbrua–Gyllan–Kvål til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.»

«Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E6 Nedgård–Berkåk til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.»

Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti i Rogaland har tatt til orde for to-/trefelts vei og å vurdere vekselfelt på E39-utbyggingene, som innebærer at en kan endre retning på det tredje feltet avhengig av hvilken retning det er mest trafikk fra. Dette medlem viser til forslag 14 (E39 Figgjo–Ålgård), der Sosialistisk Venstreparti lokalt tidligere har foreslått lang tunnel fra Ålgård til Osli med to felt, og viser til at lokaltrafikken til og fra Figgjo og Ålgård kan bruke eksisterende vei, og at det ikke er behov for ny firefelts vei med en slik løsning.

Dette medlem viser til at samfunnet bruker store beløp på planlegging av veiprosjekter, også prosjekter som ikke er prioritert i NTP. Dette medlem viser til statsrådets svar på skriftlig spørsmål Dokument nr. 15:1698 (2024–2025). Eksempelvis er det brukt over to mrd. kroner bare på planleggingsmidler for Hordfastprosjektet, og pengebruken fortsetter selv om prosjektet er lagt i utviklingsporteføljen i NTP og ikke har prioritert de neste 12 årene.

Dette medlem mener det er feil å bruke store planleggingsmidler på prosjekter som ikke har prioritert i NTP.

På denne bakgrunn fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stanse bruken av planleggingsmidler for prosjekter som ikke har prioritert i

Nasjonal transportplan 2025–2036, herunder prosjekter i utviklingsporteføljen.»

Dette medlem viser til at veinormalene ble endret i 2022, slik at det nå kan planlegges to-/trefelts medtrafikk opptil 15 000 biler i døgnet (årsdøgnettrafikk – ÅDT). Samtidig er det mulig å gjøre unntak fra regelen og bygge firefelts vei på strekninger med ÅDT 12 000–15 000. Dette medlem viser til at flere av strekningene omtalt i forslaget har ÅDT under 15 000. Dette medlem er opptatt av å unngå overdimensjonerte motorveier, noe vi har sett flere eksempler på, og mener unntaksregelen bør fjernes.

På denne bakgrunn fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fjerne åpningen i veinormalene for å bygge ny firefelts vei ved årsdøgnettrafikk under 15 000.»

Dette medlem vil vise til at forskning viser at mer vei gir økt trafikk og flere som velger bilen, noe som kan undergrave satsingen på kollektiv og jernbane. Dette medlem mener det er viktig at planlegging av vei, jernbane og kollektivtrafikk sees i sammenheng, slik at man i prognoser og planlegging tar høyde for passasjer og trafikkvekst i ulike transportformer. Dette medlem viser til statsrådens svarbrev 7. mai 2025, hvor statsråden viser til at «I planlegging av nye veiprosjekter skal det samlede transporttilbudet vurderes». Dette medlem mener at føringene må bli enda tydeligere, slik at vedtatte mål knyttet til miljø, trafiksikkerhet og i byvekstavtaler legges til grunn og man ikke planlegger veiprosjekter som bidrar til at disse målene ikke nås eller gjør det svært vanskelig å nå målene uten andre kostbare tiltak. Dette medlem viser til høringsinnspill fra Naturvernforbundet som peker på at dette er viktig for å bidra til effektiv planlegging, og at det også kan bidra til å frigjøre investeringsmidler til å utbedre og vedlikeholde det veinettet vi har.

På denne bakgrunn fremmes følgende forslag:

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

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

Forslag fra mindretall

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre:

Forslag 1

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

Forslag 2

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

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E39 Lyngdal vest–Ålgård til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen stanse planene for E18 Grimstad–Arendal.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E18 Tvedestrand–Gjerstad til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E18 Retvet–Vinterbro med utgangspunkt i tilpasninger til eksisterende trasé og videreutvikle 0-alternativet.

Forslag 7

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.

Forslag 8

Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E134 Saggrenda–Elgsjø til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.

Forslag 9

Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E16 Skaret–Hønefoss til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig, innenfor rammene av vedtatt hovedprosjekt.

Forslag 10

Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E16/E39 Vågsbotn–Klauvaneset til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.

Forslag 11

Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E39 Knarvik og nordover til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.

Forslag 12

Stortinget ber regjeringen stanse planene om ny firefelts motorveitrasé for E39 Bokn–Bømlafjorden og heller utbedre eksisterende vei på strekningen.

Forslag 13

Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E6 Moelv–Roterud, med unntak av Mjøsbrua, til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.

Forslag 14

Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for rv. 4 Hunndalen (Gjøvik)–Mjøsbrua til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.

Forslag 15

Stortinget ber regjeringen sørge for utbedring og sikring av rv. 25 Hamar–Løten uten å anlegge firefelts motorvei.

Forslag 16

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.

Forslag 17

Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E39 Smiene–Harestad til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.

Forslag 18

Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E18 Kragerø–Bamble til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.

Forslag 19

Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E6 Åsen–Steinkjer til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.

Forslag 20

Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E6 Korporalsbrua–Gyllan–Kvål til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.

Forslag 21

Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E6 Nedgård–Berkåk til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.

Forslag 22

Stortinget ber regjeringen stanse bruken av planleggingsmidler for prosjekter som ikke har prioritet i Nasjonal transportplan 2025–2036, herunder prosjekter i utviklingsporteføljen.

Forslag 23

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

Forslag 24

Stortinget ber regjeringen sørge for at Statens vegvesen og Nye Veier legger relevante miljømål, trafikk-sikkerhetsmål og mål fastsatt i byvekstavgiftene til grunn for trafikkprognoser som brukes i prosjektutvikling.

Forslag 25

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

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 råar Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:223 S (2024–2025) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås, Lars Haltbrekken, Ingrid Fiskaa, Marian Hussein, Birgit Oline Kjerstad, Kari Elisabeth Kaski og Grete Wold om å nedskalere miljøfiendtlige firefelts motorveiprosjekter – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 27. mai 2025

Sigbjørn Gjelsvik

leder

Frank Edvard Sve

ordfører



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, trafiksikkerhetsmål og mål fastsatt i byvekstavgiftene til grunn for trafikkprognoser som brukes i prosjektutvikling.

23. Stortinget ber regjeringen sørge for at Statens vegvesen og Nye Veier ser planlegging av nye veiprosjekter 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 trafiksikkerhet 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 motorveiprosjekter 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 prosjekter.

Regjeringen har gjennomført flere tiltak for å redusere kostnader, og negative konsekvenser for natur og miljø ved utbygging av veiprosjekter. 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, trafiksikkerhet 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.

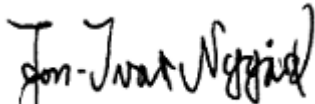
Statens vegvesen arbeider ut fra prinsippet om å «ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må».

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

