



STORTINGET

Innst. 297 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:227 S (2025–2026)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik og Mats Henriksen om bedre rammebetingelser for Nye Veier AS

Til Stortinget

Innledning

I dokumentet fremmes følgende forslag:

1. Stortinget ber regjeringen i forslag til statsbudsjett for 2027 øke Nye Veier sin investeringsramme for raskere og sammenhengende utbygging.
2. Stortinget ber regjeringen foreslå egen bevilgning til drift- og vedlikehold for Nye Veier i statsbudsjett for 2027.
3. Stortinget ber regjeringen foreslå oppstartsbevilgning for FRE16-prosjektet i forbindelse med statsbudsjettet for 2027.
4. Stortinget ber regjeringen gjøre Nye Veier til likeverdig med Statens vegvesen som premissleverandør i veisektoren.
5. Stortinget ber regjeringen sørge for at Nye Veier selv skal kunne fravike veinormalene.
6. Stortinget ber regjeringen i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan innarbeide et høyhastighetsveinett for å binde landsdelene sammen.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg til forslaget i brev av 17. april 2026. 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 Fremskrittspartiet, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, lederen Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen og Frank Edvard Sve, fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kamzy Gunaratnam, Tom Einar Karlsen og Anniken Refseth, fra Høyre, Trond Helleland og Anne Kristine Linnestad, fra Senterpartiet, Geir Inge Lien, fra Rødt, Remi Sølvberg, og fra Miljøpartiet De Grønne, Oda Indgaard, viser til representantforslaget om rammebetingelsene for Nye Veier AS, der det foreslås å styrke selskapets økonomiske og organisatoriske forutsetninger for rask og sammenhengende utbygging av hovedveinettet. Forslagsstillerne peker på at selskapets portefølje har økt betydelig siden opprettelsen, samtidig som kostnadsnivået i byggenæringen har steget, og at manglende kompensasjon for dette samt fravær av særskilt finansiering til drift og vedlikehold begrenser investeringsmulighetene.

Komiteen viser videre til at forslagsstillerne tar til orde for å øke Nye Veiers investeringsramme og etablere en egen bevilgning til drift og vedlikehold. Det fore-

slås også at selskapet gis større frihet i planlegging og gjennomføring av prosjekter, herunder adgang til å fravike veinormalene, samt at Nye Veier gis en rolle som likeverdig premissleverandør med Statens vegvesen i veisektoren.

Komiteen viser videre til at forslagsstillerne foreslår at et sammenhengende høyhastighetsveinett innarbeides i kommende rullering av Nasjonal transportplan, med sikte på å binde landsdelene bedre sammen og legge til rette for økt kapasitet, trafikksikkerhet og effektiv transport i hele landet.

Komiteen viser videre til statsrådets svarbrev med vurderinger av hvilke prioriteringer som ligger til grunn for utbygginger, og Nye Veiers prioriteringsmodell for prosjekter i porteføljen.

Komiteen viser til statsrådets vurdering av forslaget om å gjøre Nye Veier og Statens vegvesen til likeverdige premissleverandører, med redegjørelse for de ulike rollene Statens vegvesen og Nye Veier har i veisektoren, og merker seg at noen av høringssvarene støtter dette synet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Nye Veier AS siden etableringen har levert flere veiutbygginger raskere og til lavere kostnad enn tradisjonell gjennomføring, og at selskapet har bidratt til at man har fått mer for pengene i statlig veibygging, noe som også var hovedmålet med opprettelsen. Målestokkonkurransen mellom Nye Veier AS og Statens vegvesen har bidratt til økt effektivitet, kostnadsreduksjon og bedre ressursbruk i veisektoren.

Disse medlemmer mener at manglende kompensasjon for ekstraordinær kostnadsvekst, samt fravær av særskilt finansiering til drift og vedlikehold av ferdigstilte veistrekninger, svekker Nye Veier AS sine investeringsmuligheter og undergraver forutsetningene for effektiv og sammenhengende utbygging av hovedveinettet.

Disse medlemmer mener det er viktig med stabile og forutsigbare rammebetingelser for Nye Veier AS, slik at selskapet fortsatt kan bidra til raskere utbygging av trafikksikre hovedveier med tilstrekkelig kapasitet for framtidig trafikk. Disse medlemmer understreker at en svekkelse av konkurransen i veisektoren vil kunne føre til høyere kostnader og dårligere måloppnåelse over tid.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i forslag til statsbudsjett for 2027 øke Nye Veiers investeringsramme for raskere og sammenhengende utbygging.»

«Stortinget ber regjeringen foreslå egen bevilgning til drift og vedlikehold for Nye Veier i statsbudsjett for 2027.»

«Stortinget ber regjeringen foreslå oppstartsbevilgning for FRE16-prosjektet i forbindelse med statsbudsjettet for 2027.»

«Stortinget ber regjeringen gjøre Nye Veier likeverdig med Statens vegvesen som premissleverandør i veisektoren.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at Nye Veier selv skal kunne fravike veinormalene.»

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan innarbeide et høyhastighetsveinett for å binde landsdelene sammen.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at arbeidet med statsbudsjettet for 2027 er et omfattende arbeid, og at ulike prioriteringer må avveies i en helhet. Et vedtak i Stortinget som binder de økonomiske prioriteringene for regjeringen i budsjettforslaget for 2027, men ikke de alternative budsjettene fra partiene ellers, er en svært uheldig arbeidsform.

Disse medlemmer viser til at Nye Veier primært er byggherre og har en mer spisset rolle enn Statens vegvesen. Statens vegvesen er både byggherre, myndighetsorgan og fagorgan. Statens vegvesen er en stor etat med et bredt spekter av ansvar, oppgaver og kompetanse. Det vil derfor være mange områder der Statens vegvesen og Nye Veier ikke kan være likeverdige premissleverandører i veisektoren.

Disse medlemmer viser til at det allerede er et godt samarbeid mellom Statens vegvesen og Nye Veier knyttet til utvikling og evaluering av veinormalene. Det er viktig at Nye Veiers eventuelle behov for unntak fra normalene behandles på den etablerte faglige og godt innarbeidede måten, ved at det søkes om unntak i det enkelte tilfelle.

Disse medlemmer er opptatt av at grunnleggende endringer i organisering, finansiering og prioritering behandles i en større sammenheng og ikke som enkelt saker. Flere av forslagene som er beskrevet, hører naturlig hjemme i en helhetlig vurdering knyttet til behandlingen av Nasjonal transportplan.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til regjeringen Solbergs opprettelse av selskapet Nye Veier. Dette selskapet har vært en stor suksess, som har levert på hovedmålet – mer vei for pengene.

Disse medlemmer viser til regjeringen Støres manglende satsing på samferdsel, og manglende bevilgninger til Nye Veier. Særlig gjelder dette manglende kompensasjon for kostnader knyttet til drift og vedlike-

hold av nybygde strekninger. Disse medlemmer viser til Høyres alternative statsbudsjett, der det er satt av midler for å kunne kompensere for drift og vedlikehold. Disse medlemmer påpeker at handlingsrommet til Nye Veier hadde vært større med en borgerlig regjering.

Disse medlemmer viser til fellesprosjektet for ny E16 og Ringeriksbanen. Disse medlemmer mener at dette er et svært viktig prosjekt, som er prioritert i Høyres budsjetter og alternative nasjonale transportplan. Disse medlemmer viser til at Arbeiderpartiet og Støre-regjeringen ikke har ønsket å realisere dette prosjektet, på tross av et klart flertallsvedtak i behandlingen av Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036, jf. Innst. 439 S (2023–2024). Disse medlemmer mener det er viktig med fremdrift og en rask oppstart av prosjektet.

På bakgrunn av dette støtter disse medlemmer representantforslaget.

Komiteens medlemmer fra Rødt og Miljøpartiet De Grønne mener Nye Veier AS bør avvikles. Selskapet har ført til en uheldig oppsplitting av fagkompetanse og har vist seg å bygge vei på bekostning av natur og miljø. Et aksjeselskap med effektivitetsmål er ikke forenlig med en ansvarlig infrastrukturpolitikk.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en plan for avvikling av Nye Veier AS og overføring av selskapets oppgaver og prosjekter til Statens vegvesen.»

Komiteens medlem fra Rødt mener vei er grunnleggende infrastruktur som må være et nasjonalt og felles ansvar. Dette medlem mener det offentlige skal sørge for bygging og vedlikehold av infrastrukturen, og at ansvaret for nasjonal veiinfrastruktur bør samles i Statens vegvesen under demokratisk kontroll og med et helhetlig ansvar.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Rødt og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen legge frem en plan for avvikling av Nye Veier AS og overføring av selskapets oppgaver og prosjekter til Statens vegvesen.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Fremskrittspartiet og Høyre.

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

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen i forslag til statsbudsjett for 2027 øke Nye Veiers investeringsramme for raskere og sammenhengende utbygging.

II

Stortinget ber regjeringen foreslå egen bevilgning til drift og vedlikehold for Nye Veier i statsbudsjett for 2027.

III

Stortinget ber regjeringen foreslå oppstartsbevilgning for FRE16-prosjektet i forbindelse med statsbudsjett for 2027.

IV

Stortinget ber regjeringen gjøre Nye Veier likeverdige med Statens vegvesen som premissleverandør i vei-sektoren.

V

Stortinget ber regjeringen sørge for at Nye Veier selv skal kunne fravike veinormalene.

VI

Stortinget ber regjeringen i forbindelse med rulle- ringen av Nasjonal transportplan innarbeide et høyhastighetsveinett for å binde landsdelene sammen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 12. mai 2026

Bård Hoksrud

leder

Geir Inge Lien

ordfører



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

26/1517-

17. april 2026

Dokument 8:227 S (2025-2026) om bedre rammebetingelser for Nye Veier AS

Jeg viser til oversendelse 26. mars om representantforslag 8:227 (2025-2026) om bedre rammebetingelser for Nye Veier AS.

Representantene fremmer følgende forslag:

1. Stortinget ber regjeringen i forslag til statsbudsjett for 2027 øke Nye Veier sin investeringsramme for raskere og sammenhengende utbygging.
2. Stortinget ber regjeringen foreslå egen bevilgning til drift- og vedlikehold for Nye Veier i statsbudsjett for 2027.
3. Stortinget ber regjeringen foreslå oppstartsbevilgning for FRE16-prosjektet i forbindelse med statsbudsjettet for 2027.
4. Stortinget ber regjeringen gjøre Nye Veier til like verdig med Statens vegvesen som premissleverandør i veisektoren.
5. Stortinget ber regjeringen sørge for at Nye Veier selv skal kunne fravike veinormalene.
6. Stortinget ber regjeringen i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan innarbeide et høyhastighetsveinett for å binde landsdelene sammen.

Vurdering av representantforslaget:

Statens mål som eier av Nye Veier er å oppnå høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet i de vei- og jernbaneprosjektene som selskapet har fått ansvaret for. Dette målet ivaretas i alle faser av prosjektene og i prioriteringen av disse. Raskere utbygging, lavere utbyggingskostnader, økt nytte for trafikantene, lavere klimagassutslipp fra bygging, mindre

arealbeslag og sikker utbygging av trafikksikre veier er viktige langsiktige indikatorer på om selskapet lykkes med sitt oppdrag.

Nye Veiers prioriteringsmodell fører til konkurranse mellom strekningene i selskapets portefølje, ikke bare for å redusere utbyggingskostnadene, men også for å øke nytten og redusere klima- og miljøkostnadene. Gjennom dette arbeidet har selskapet identifisert store muligheter til kostnadsbesparelser som brukes til forsert gjennomføring av andre deler av utbyggingsporteføljen.

Nye Veier er primært byggherre, og har en mer spisset rolle enn Statens vegvesen. Selskapet skal bygge ut, drifte og vedlikeholde strekninger det tildeles ansvar for. Nye Veier bidrar også med faglige vurderinger til Samferdselsdepartementet, eksempelvis i arbeidet med Nasjonal transportplan. Nye Veier skal være en utfordrer i veisektoren, som bidrar til nytenking innen veiutbygging og rammer for utbygging.

Nedenfor følger min vurdering av de ulike forslagene om Nye Veier.

Forslag 1-3 om statsbudsjettet for 2027

1. Stortinget ber regjeringen i forslag til statsbudsjett for 2027 øke Nye Veier sin investeringsramme for raskere og sammenhengende utbygging.
2. Stortinget ber regjeringen foreslå egen bevilgning til drift- og vedlikehold for Nye Veier i statsbudsjett for 2027.
3. Stortinget ber regjeringen foreslå oppstartsbevilgning for FRE16-prosjektet i forbindelse med statsbudsjettet for 2027.

Regjeringen vil legge fram statsbudsjettet for 2027 i oktober. Budsjettet må bidra til å trygge norsk økonomi i en urolig tid. Jeg mener at forslag 1-3 bør vurderes som en del av - og ikke uavhengig av - det samlede budsjettoplegget, og bør ikke vedtas nå.

Forslag 4 om Nye Veier som likeverdig premissleverandør i veisektoren

- 4 Stortinget ber regjeringen gjøre Nye Veier til like verdig med Statens vegvesen som premissleverandør i veisektoren.

Nye Veier har en sentral rolle i veisektoren og er en viktig bidragsyter for regjeringens arbeid med utvikling av sektoren. Nye Veier er en premissleverandør der det er faglig relevant. Eksempelvis fikk Nye Veier ansvar for å lede arbeidet med målestokkonkurranse i veisektoren, der Nye Veier, Statens vegvesen og fylkeskommunene har laget forslag til målplan og indikatorer for drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier. Selskapet har fremdeles en lederrolle i dette arbeidet. Bruk av målestokkonkurranse skal bidra til økt effektivitet, at aktørene lærer av hverandre gjennom deling av beste praksis, og systemer for effektiv datautveksling og automatisert datafangst. Nye Veier bidrar til nytenking innen drift, vedlikehold og utbygging av veinettet og rammene rundt dette.

Nye Veier er primært byggherre, og har en mer spisset rolle enn Statens vegvesen. Statens vegvesen er både byggherre, myndighetsorgan og fagorgan. Statens vegvesen er en stor etat med et bredt spekter av ansvar, oppgaver og kompetanse. Det vil derfor være mange områder der Statens vegvesen og Nye Veier ikke kan være likeverdige premissleverandører i veisektoren.

Min vurdering er at dagen organisering av veisektoren er god, og jeg fraråder derfor Stortinget å vedta forslaget.

Forslag 5 om at Nye Veier selv skal kunne fravike veinormalene

- 5 Stortinget ber regjeringen sørge for at Nye Veier selv skal kunne fravike veinormalene.

Statens vegvesen er fagmyndighet for utbygging av riksveier i Norge. Statens vegvesen utarbeider regelverk og har ansvaret for å utarbeide standarder for veibygging, herunder de såkalte veinormalene. Det er viktig at det finnes en overordnet fagmyndighet som har ansvaret for å utvikle og oppdatere hvilke standarder som til enhver tid skal gjelde for dimensjonering og utforming av veiene våre. Statens vegvesen har lang erfaring fra slikt utviklingsarbeid og har også en omfattende tverrfaglig organisasjon som gjør at etaten har gode forutsetninger for å utvikle fornuftige standarder for utbygging, drift og vedlikehold av veiene våre.

Det er samtidig viktig at vi har en felles tilnærming til hvordan det norske veinettet skal dimensjoneres og utformes, ikke minst sett i lys av at vi i dag har en rekke uavhengige utbyggingsaktører, som i tillegg til Statens vegvesen også består av Nye Veier AS, fylkeskommunene og kommunene. Veinormalene er blant annet til for at vi skal bygge ut løsninger som er mest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomme, herunder sikre hensynet til effektivitet for trafikantene som bruker veiene, trafiksikkerhet, klima og miljø m.m.

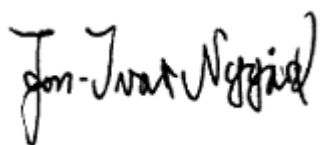
På denne bakgrunn mener jeg det er viktig at Statens vegvesens rolle med å utarbeide og følge opp den praktiske anvendelsen av veinormalene opprettholdes slik denne er i dag. Det er likevel viktig at andre offentlige veiutbyggere deltar aktivt i utviklingen av veinormaler, og bidrar med sin erfaring fra egne prosjekter. Jeg er for eksempel kjent med at Statens Vegvesen og Nye Veier AS den siste tiden har hatt et godt samarbeid om utvikling av veinormaler om vei- og gateutforming, der de sammen har kommet frem til gode løsninger for blant annet utbedringsstrekninger. Dette innebærer at Nye Veier - på samme måte som Statens vegvesen selv må gjøre - fortsatt må fremme saker om fravik fra veinormalene gjennom Statens vegvesens fraviksregime.

Forslag 6 om å innarbeide et høyhastighetsveinett i Nasjonal transportplan

6. Stortinget ber regjeringen i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan innarbeide et høyhastighetsveinett for å binde landsdelene sammen.

Jeg viser til mine innledende merknader. Hovedstrategien med å ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt når vi må skal bli videreført og lagt til grunn for arbeidet med Nasjonal transportplan 2029-2040. Jeg vil selvfølgelig komme tilbake med helhetlige vurderinger og prioriteringer om veinettet når ny nasjonal transportplan legges fram. Jeg anbefaler at Stortinget ikke kommer med føringer nå før regjeringen har lagt fram en helhetlig stortingsmelding.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Jon-Ivar Nygård

