



## STORTINGET

# Innst. 337 S

(2021–2022)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:157 S (2021–2022)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Tor André Johnsen om en nasjonal motorveiplan**

Til Stortinget

## Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

1. Stortinget ber regjeringen utarbeide en nasjonal motorveiplan med mål om utbygging av et effektivt høyhastighetsveinett som binder landet sammen innen 2050. Det må etableres gjennomgående høyhastighetsruter fra nord til sør og øst til vest, herunder E6 og E134.
2. Stortinget ber regjeringen legge til grunn at alle riksveiprosjekter skal være statlig fullfinansiert.
3. Stortinget ber regjeringen legge til grunn følgende standarder for utbygging av høyhastighetsveinettet: 110 km/t på smal firefeltsvei og 130 km/t på fullstandard firefeltsvei.»

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, og fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, viser til representantforslaget fra stortingsrepresentantene Frank Sve, Morten Stordalen og Tor André Johnsen om en nasjonal motorveiplan, og til departementets svarbrev av 6. april 2022. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. I svarbrevet viser statsråden til at Statens vegvesen utarbeidet et forslag til en motorveiplan som grunnlag for Nasjonal transportplan 2018–2029. Regjeringen Solberg tok ikke stilling til om og eventuelt hvordan planen skulle realiseres.

Komiteen valgte å ha en skriftlig høring om representantforslaget, med høringsfrist 21. april. Det har ikke innkommet noen hørings svar.

Komiteen viser videre til svar fra departementet av 22. februar 2022 på komiteens spørsmål om oppfølging av stortingsbehandling av NTP 2022–2033 når det gjelder prosjekt som ikke var inne i framlegget til NTP, men som hadde flertall bak seg. Komiteen erkjenner at det ikke er noen klar enighet om finansiering av den samlede prosjektporteføljen det var flertall for under behandlingen av NTP.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, mener målene om økt fremkommelighet, bedre sikkerhet og miljøhensyn skal ligge til grunn for Norges samferdselspolitikk slik at folk og varer kommer raskt og trygt frem, ansattes lønns- og arbeidsvilkår ivaretas og klimagassutslippene reduseres. Flertallet mener det offentlige må sørge for god

infrastruktur som skaper levende lokalmiljøer og legger grunnlaget for lønnsomme arbeidsplasser over hele landet.

Flertallet peker på den store kostnadsutviklingen innen vegbygging, og at mangelen på moderasjon ser ut til å favorisere høye fartsgrenser fremfor bevaring av matjord og hindring av naturinngrep, og byggeprosjekter som er så store at norske entreprenører ikke lenger kan hevde seg i konkurransen. Flertallet viser til at risikofordelingen mellom stat og utbygger med gigantiske OPS-prosjekter favoriserer kun store, internasjonale og kapitalsterke anbydere, mens norske entreprenører enten ikke våger eller ikke har mulighet til å løpe den langsiktige finansielle risikoen som OPS-prosjektene innebærer.

Flertallet registrerer at høyresiden virker selvtilfreds med vegbyggingen i deres regjeringssperiode. Flertallet finner derfor grunn til å minne om den store veksten i bompengeneinnkreving i de årene Høyre og Fremskrittspartiet satt i regjering og styrte samferdselsfeltet.

Flertallet konstaterer at på tross av at partiene på høyresiden hadde et klart parlamentarisk flertall i forrige periode, lyktes de ikke å samle seg om eller enes om prioriteringene i Nasjonal transportplan (NTP) som deres egen regjering la fram.

Flertallet mener vegbygging er en viktig og avgjørende del av utviklingen av Norge som land og samfunn, men mener at kostnadsutviklingen gjør det nødvendig å tenke nytt og gjøre prioriteringer. Flertallet vil på denne bakgrunn vektlegge bruk av eksisterende traseer der det er hensiktsmessig, legge større vekt på å bevare matjord, redusere unødvendige naturinngrep, satse mer på skredsikring av vegstrekninger, vektlegge behovene til eksportbedrifter i næringslivet, og ellers øke andelen av samferdselsmidlene til helt nødvendig vedlikehold av vegnettet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at det under Solberg-regjeringen ble bygget vei som aldri før. Det ble i perioden åpnet over 280 km ny riksvei, og veibudsjettet økte med over 80 pst. Disse medlemmer mener motorveier knytter folk sammen og reduserer næringslivets avstandsulemper. Disse medlemmer vil derfor fortsette å bygge nye veier i tillegg til å ruste opp dagens infrastruktur.

Komiteens medlemmer fra Høyre mener imidlertid at en motorveiplan ikke kan behandles på siden av Nasjonal transportplan, som gir rammene for utviklingen av transportsystemet de neste tolv årene.

Disse medlemmer viser til at bompenger gjør at vi får gjennomført flere prosjekter raskere enn vi ellers ville klart gjennom skattefinansierte ordninger.

Disse medlemmer understreker imidlertid at bompengene må holdes på et nøkternt nivå for å unngå at enkelte får en uforholdsmessig stor belastning.

Disse medlemmer viser til Innst. 639 S (2020–2021), der komiteen sist behandlet endringer i øvre fartsgrense på motorvei, den gang 120 km/t. Disse medlemmer støttet en prøveordning med innføring av fartsgrense på 120 km/t på utvalgte strekninger på de nyeste og beste firefeltsmotorveiene. Disse medlemmer viser til at Statens vegvesen ikke har konkludert om hvilke strekninger som kan være aktuelle for prøveordningen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at motorveier knytter folk sammen og reduserer næringslivets ulemper med lange avstander. En rekke land bygde derfor tidlig et nasjonalt motorveinett. Det tok imidlertid svært lang tid før Norge skulle få noe som minnet om et nasjonalt motorveinett mellom de største byene. I 1962 la samferdselsminister Trygve Bratteli frem en motorveiplan om bygging av 785 kilometer firefelts motorvei i Sør-Norge innen 1980. Planen ble imidlertid aldri gjennomført, og så sent som i 1990 hadde Norge bare 73 kilometer motorvei.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i en årrekke nærmest var alene om å ville satse på et nasjonalt motorveinett med trygge firefeltsveier, og det store gjennomslaget kom først da Fremskrittspartiet gikk i regjering høsten 2013. Da kom det inn i regjeringsplattformen fra Sundvolden at regjeringen skulle utarbeide en motorveiplan.

Disse medlemmer viser til at Sundvolden-plattformen ble fulgt opp, og det førte til en massiv økning i norsk veibyging i perioden 2013–2020. I perioden ble det åpnet så mye som 280 km firefelts riksvei. Den helhetlige motorveiplanen som var bebudet i Sundvolden-plattformen, inngikk som del av Nasjonal transportplan 2018–2029.

Disse medlemmer mener at når man skal utarbeide en helhetlig nasjonal motorveiplan, er man nødt til å gjøre klare prioriteringer der det er alternative ruter. I enkelte transportkorridorer er det åpenbart hvilke veier som skal være motorvei, og dette gjelder for eksempel strekningen E18/E39 Oslo–Kristiansand–Stavanger. I enkelte andre transportkorridorer finnes det flere alternative ruter, og dette gjelder for eksempel Oslo–Vestlandet og Oslo–Trondheim.

Disse medlemmer viser til at man i motorveiplanen Fremskrittspartiet la fram som del av NTP 2018–2029, valgte E134 fremfor alternative veier mellom Oslo og Vestlandet og E6 Oslo–Trondheim fremfor alternative veier mellom Oslo og Trondheim. Andre strekninger som dekker tildvarende behov som E16, Rv7/52 og Rv3, burde også videreutvikles, men ikke nødvendigvis til høyhastighetsstandard. Samtidig burde det prioriteres

trygg firefeltsvei på fjellovergangene slik at det blir en gjennomgående standard.

Disse medlemmer mener at den særnorske standarden med 2/3-feltsveier burde avvikles og erstattes med smal firefeltsvei. Man må i utbygging av motorvei legge realistiske trafikkprognoser til grunn. Disse medlemmer mener det er all grunn til å tro at transporten med bil vil fortsette å øke, og derfor må dette også legges til grunn for utbyggingsplaner. Utbygging av sammenhengende standard er bra, både for kapasitet og sikkerhet. Selv om deler av en viktig transportrute teknisk sett ikke har høyt nok trafikkgrunnlag for motorveitbygging, skal ikke det være til hinder for utbygging av sammenhengende fullverdig motorvei – blant annet fordi trafikksikkerhetsgevinsten ved trygge firefeltsveier er meget stor.

Disse medlemmer viser til at samfunnsøkonomisk lønnsomhet av veitbygginger blant annet henger sammen med finansieringsform. Bruk av bompenger skyver trafikk over på alternative ruter og svekker bruken av den nye veien. Bruken av bompenger kan gjøre ellers nyttige investeringer ulønnsomme. Derfor er det god grunn til å fullfinansiere nasjonale motorveier over statsbudsjettet.

Disse medlemmer viser til at trafikkprognosene for vekst tradisjonelt har lagt altfor lave ambisjoner til grunn for biltrafikken. Dette har medført feilinvesteringer der nye veier etter bare få år har sprengt kapasitet og man må gjøre nye utbygginger. Det må legges realistiske trafikkprognoser til grunn for utbygging. Disse medlemmer mener at selv om deler av en transportkorridor inntil videre ikke oppfyller kravene til årsdøgns-trafikk, skal ikke dette forhindre sammenhengende utbygging av høyhastighetsvei.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en nasjonal motorveiplan med mål om utbygging av et effektivt høyhastighetsveinett som binder landet sammen innen 2050. Det må etableres gjennomgående høyhastighetsruter fra nord til sør og øst til vest, herunder E6 og E134.»

«Stortinget ber regjeringen legge til grunn statlig fullfinansiering av alle riksveiprojekter.»

«Stortinget ber regjeringen legge til grunn følgende standarder for utbygging av høyhastighetsveinettet: 110 km/t på smal firefeltsvei og 130 km/t på fullstandard firefeltsvei.»

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Fremskrittspartiet:

#### Forslag 1

Stortinget ber regjeringen utarbeide en nasjonal motorveiplan med mål om utbygging av et effektivt høyhastighetsveinett som binder landet sammen innen 2050. Det må etableres gjennomgående høyhastighetsruter fra nord til sør og øst til vest, herunder E6 og E134.

#### Forslag 2

Stortinget ber regjeringen legge til grunn statlig fullfinansiering av alle riksveiprojekter.

#### Forslag 3

Stortinget ber regjeringen legge til grunn følgende standarder for utbygging av høyhastighetsveinettet: 110 km/t på smal firefeltsvei og 130 km/t på fullstandard firefeltsvei.

## Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

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

vedtak:

Dokument 8:157 S (2021–2022) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Tor André Johnsen om en nasjonal motorveiplan – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 19. mai 2022

**Erling Sande**

leder

**Kirsti Leirtrø**

ordfører



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref  
ABS/fg

Vår ref  
22/835-2

Dato  
6. april 2022

**Dokument 8:157 S (2021-2022) fra Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Tor André Johnsen om en nasjonal motorveiplan - Ber om vurdering av representantforslag**

Jeg viser til oversendelse av representantforslag 8:157 S (2021-2022), jf. deres brev 25. mars 2022.

Representantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Tor André Johnsen fremmer følgende forslag:

1. Stortinget ber regjeringen utarbeide en nasjonal motorveiplan med mål om utbygging av et effektivt høyhastighetsveinett som binder landet sammen innen 2050. Det må etableres gjennomgående høyhastighetsruter fra nord til sør og øst til vest, herunder E6 og E134.
2. Stortinget ber regjeringen legge til grunn at alle riksveiprosjekter skal være statlig fullfinansiert.
3. Stortinget ber regjeringen legge til grunn følgende standarder for utbygging av høyhastighetsveinettet: 110 km/t på smal firefeltsvei og 130 km/t på fullstandard firefeltsvei.

**Samferdselsdepartementets vurdering av forslagene:**

*1. Stortinget ber regjeringen utarbeide en nasjonal motorveiplan med mål om utbygging av et effektivt høyhastighetsveinett som binder landet sammen innen 2050. Det må etableres gjennomgående høyhastighetsruter fra nord til sør og øst til vest, herunder E6 og E134.*

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet utarbeidet Statens vegvesen et forslag til en motorvegplan som grunnlag for Nasjonal transportplan 2018 – 2029. Motorvegplanen ble i noe modifisert utgave referert av Solbergregjeringen i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018 – 2029 på sidene 57 til 59. Planen innebar et mulig framtidig motorveg- og høyhastighetsvegnett på om lag 4 500 km. Av dette var om lag 38 prosent firefeltsveier med fartsgrense 110 km/t, og 56 prosent veger med fartsgrense 100 km/t. Planen var av Statens vegvesen kostnadsberegnet til 1 110 mrd. 2016-kr, og det var beregnet at en slik eventuell utbygging ville gi en samfunnsøkonomisk netto nytte på -680 mrd. kr.

I stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018 – 2029 ble det understreket at motorvegplanen var Statens vegvesens forslag til et mulig framtidig motor- og høyhastighetsvegnett, og at regjeringen ikke hadde tatt stilling til om og eventuelt hvordan planen skulle realiseres. I stortingsbehandlingen var det kun Arbeiderpartiets representanter som kommenterte motorvegplanen. Disse henviste til at regjeringen ikke hadde tatt stilling til planen, og uttalte blant annet at «disse medlemmer erfarer nå at regjeringens eget forslag til motorvegplan dermed ikke blir realisert i overskuelig fremtid og vil bli lagt i en skuff inntil videre.». Planen ble ikke omtalt i Nasjonal transportplan 2022 – 2033.

I tråd med Nasjonal transportplan 2022 – 2033 vurderer Statens vegvesen standard på vegnettet ut fra gjeldende vegnormaler. Statens vegvesen jobber kontinuerlig med vurderinger av framtidig behov og standarder på riksveinettet. Dette gjelder også Nye Veier AS på deres deler av riksveinettet. I sum betyr dette at departementets virksomheter fortsatt jobber med å utvikle et motorvegnett/høyhastighetsnett for større deler av riksveinettet enn de deler som i dag har motorvegstandard. Regjeringen vurderer det ikke som realistisk i dagens situasjon å ha som ambisjon å utvikle et så omfattende motorvegnett som ble skissert i NTP 2018 – 2029. Samferdselsdepartementet viser også til vedtak i Stortinget i forbindelse med behandling av budsjettet for 2022 om vurdering av veiporteføljen i NTP og av veinormalene, herunder en høyere terskel for trafikkmengde for bygging av 4-felts motorveier. Departementet har bedt Statens vegvesen om faglig grunnlag for å vurdere dette vedtaket, og har satt frist for dette til 15. juni 2022.

*2. Stortinget ber regjeringen legge til grunn at alle riksveiprosjekter skal være statlig fullfinansiert.*

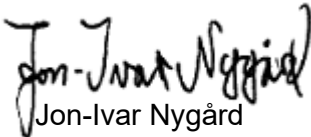
I forslaget fra representantene er det foreslått at regjeringen utarbeider en motorvegplan, og utbyggingen finansieres med statlige midler. Regjeringen ser ikke behov for at det i dagens situasjon utarbeides en ny motorvegplan. Når det gjelder finansiering av vegbygging legger foreløpig ikke regjeringen opp til vesentlige endringer fra de prinsipper for bompengefinansiering som den forrige regjeringen har lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2022 – 2033.

*3. Stortinget ber regjeringen legge til grunn følgende standarder for utbygging av høyhastighetsveinettet: 110 km/t på smal firefeltsvei og 130 km/t på fullstandard firefeltsvei.*

I dag er fartsgrense 110 km/t med tilhørende standardkrav gjeldende på nye motorveger som bygges i dimensjoneringsklasse H3. Vegnormalen N100 Veg- og gateutforming gir mulighet for to ulike standarder for etablering av 110 km/t; *firefelts veg* og *smal firefelts veg*. Det norske vegnettet er dimensjonert for ulike fartsgrenser og utfra ulike utgaver av vegnormalene. Standardkravene i vegnormalene revideres utfra ny kunnskap, både nasjonalt og internasjonalt, og dokumenterte erfaringer med eksisterende løsninger. Ingen eksisterende motorveger er i dag planlagt, prosjektert og bygget for en fartsgrense over 110 km/t. Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen utrede en prøveordning med 120 km/t på noen utvalgte strekninger. Trafikksikkerhet og samfunnsøkonomisk lønnsomhet skal være sentrale momenter i utredningen. Utredningen er satt i gang, men det er ikke konkludert på hvilke strekninger som eventuelt kan være aktuelle for en prøveordning med 120 km/t. Det er ikke aktuelt for regjeringen å utrede 130 km/t som fartsgrense på motorveier i dag.

Jeg vil for øvrig vise til at regjeringen vil komme nærmere tilbake til mål og strategier for hvordan veinettet skal utvikles videre i arbeidet med ny Nasjonal transportplan 2026 – 2037. Her vil også fremtidig finansiering av veibygging være et vurderingstema.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

Kopi  
Statens vegvesen



