



## STORTINGET

# Innst. 155 S

(2022–2023)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:37 S (2022–2023)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ola Elvestuen, Guri Melby og Grunde Almeland om å overføre ansvaret for flere riksveier til Oslo kommune**

Til Stortinget

## Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen overføre ansvaret for den delen av riksvei 4 som ligger i Oslo kommune og riksvei 162 til Oslo kommune, inkludert midler til drift og vedlikehold av veiene.
2. Stortinget ber regjeringen skaffe et bedre kart- og tallgrunnlag for å fastslå riktig antall kilometer normert fylkesveinett og sykkelveinett langs fylkesvei i Oslo og komme tilbake til Stortinget på egnet måte med forslag til en riktigere finansiering av dette.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

## Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, Geir Adelsten

Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling Sande, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til representantforslaget i Dokument 8:37 S (2022–2023) fra stortingsrepresentantene Ola Elvestuen, Guri Melby og Grunde Almeland om å overføre ansvaret for flere riksveier til Oslo kommune, og til statsrådens svarbrev av 28. november 2022. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Fremskrittspartiet, peker på at riksveienes rolle og transportfunksjon forutsetter at disse er tilkoblet øvrige europa- eller riksveinett, og at det derfor ikke er anbefalt å omklassifisere en del av rv. 4 gjennom Oslo før alternativ tilkobling via et annet riksveinett er etablert.

Flertallet mener at Ring 1 (rv. 162) må opprettholdes som en del av riksveinettet ut fra viktige nasjonale interesser knyttet til hvordan helheten i hovedveisystemet fungerer, og særlig når det gjelder forhold knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap som staten bør ha direkte kontroll over.

Flertallet viser til at det i svarbrevet fra statsråden står:

«Det normerte fylkesveinettet bygger på et forslag utarbeidet av Statens vegvesen på oppdrag for det daværende Kommunal- og moderniseringsdepartementet i 2018. I tråd med dette forslaget, inngår 173 km kommunale bilveier og 18 km kommunale gang- og sykkelveier i det normerte fylkesveinettet. Det normerte fylkesveinettet i Oslo er registrert i Nasjonal vegdatabank, og kan hentes ut av Statens vegvesen sitt digitale Vegkart.»

Flertallet ser utfordringen med at Oslo ikke har et fylkesveinett i tradisjonell forstand, men mener det ikke er riktig å foreta omklassifisering av veier gjennom behandling av et representantforslag midt i en NTP-periode.

Flertallet viser til at regjeringen har satt ned et ekspertutvalg for helhetlig gjennomgang av inntektssystemet til fylkeskommunene, blant annet for å sikre at det er tilpasset den nye fylkesinndelingen fra 2024. Rapporten til ekspertutvalget ble sendt på offentlig høring i desember 2022. Oslo kommune har dermed mulighet til å komme med innspill om alle saker som berører inntektssystemet, inkludert det normerte fylkesveinettet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at veier i Oslo som i dag er klassifisert som riksveier, har betydning langt utenfor Oslo. Disse medlemmer viser til at en omklassifisering av riksveier i Oslo kan få konsekvenser ut over Oslo kommune. Disse medlemmer viser særlig til betydningen rv. 4 har for samferdsel på vestsiden av Mjøsa og som innfartsåre til Oslo fra nord. Langs denne strekningen transporteres mye gods som er avhengig av en forutsigbar transportåre. Samtidig har disse medlemmer forståelse for belastningen trafikken langs rv. 4 er for befolkningen i Groruddalen. Disse medlemmer viser til at det foreligger et anmodningsvedtak fra Stortinget om å finne løsninger for å redusere miljøbelastningen langs rv. 4 på strekningen Sinsen–Grorud på kort og lang sikt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at riksveiene som går gjennom Oslo, er av stor betydning både lokalt og nasjonalt. Ansvaret for å bygge og vedlikeholde viktige riksveier skal ligge hos staten, blant annet fordi riksveinettet har som formål å være transportkorridorer mellom byer og landsdeler.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet mener at ansvaret for flere av dagens fylkesveier burde tilbakeføres til staten, blant annet fordi de er av nasjonal og regional betydning. Medlemmene fra Fremskrittspartiet fremmet forslag om dette i forbindelse med behandlingen av NTP 2022–2033, jf. Innst. 653 S (2020–2021).

Disse medlemmer viser til at det sittende byrådet i Oslo og det politiske flertallet de har styrt med siden 2015, ikke har prioritert vedlikeholdet av de veiene kommunen har ansvaret for i dag. Siden 2015 har byrådet i Oslo brukt mer enn tre ganger så mye på etablering av sykkelveier som på vedlikehold av veier: 1,725 mrd. kroner på sykkelveier og 559 mill. kroner på veivedlikehold.

Disse medlemmer viser videre til at en Multi-consult-rapport fra 2018 beregnet vedlikeholdsetterslepet på kommunale veier i Oslo til 2,18 mrd. kroner. By-

miljøetaten i Oslo har beregnet at det må asfalteres for minst 90 mill. kroner årlig for å stoppe veksten i vedlikeholdsetterslepet. Disse medlemmer vil påpeke at hverken det styrende flertallet i Oslo kommune bestående av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Miljøpartiet De Grønne og Rødt eller forslagsstillernes parti har prioritert midler til veivedlikehold i budsjettene de siste årene. Disse medlemmer mener derfor det er uklokt å overføre ansvaret for veiene når forvaltningen av dagens kommunale veier er så mangelfull.

Blant annet på bakgrunn av dette mener disse medlemmer at ansvaret for riksveiene innenfor Oslo kommune ikke skal flyttes.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre understreker at flere av riksveiene i Oslo har stor påvirkning på innbyggernes nærområder hva gjelder både støy og trafikkforhold. Disse medlemmer påpeker at færre biler og mindre gjennomgangstrafikk også er svært viktig for å bedre trafiksikkerheten og trivselen til gående og syklende, samt at det legger til rette for trivsel og grønn byutvikling i de mange boligområdene langs veiene. Disse medlemmer viser samtidig til at flere av riksveiene er viktige ferdselsårer for mobiliteten i samfunnet og i hele regionen. Det gjør at det må finnes en balanse mellom de lokale hensynene og de nasjonale behovene.

Disse medlemmer påpeker at rv. 162 (Ring 1) er en statlig vei som går mellom Filipstad og Ekebergskråningen i Oslo sentrum. Veien ble opprettet i 1990. Denne veien går gjennom Oslos sentrumskerne og har mye å si for hvordan byen oppleves for dem som ferdes i den til daglig. Disse medlemmer viser til at Oslo kommune selv har behov for at denne strekningen er kapasitetssterk nok til å tåle kollektivtrafikken og annen nødvendig transport gjennom byen. Likevel er det åpenbart muligheter for å kunne gjøre denne veien mer tilpasset de urbane omgivelsene den går gjennom. Dette ville vært enklere hvis veien var kommunal.

Disse medlemmer påpeker at rv. 4 i lengre tid har vært planlagt nedskalert, og at sørlige deler av veien har vært planlagt brukt til ny trikk til Tonsenhagen.

Disse medlemmer understreker at en nedskalering av rv. 4 er svært viktig for Oslo, da det i dag er store problemer knyttet til støy og forurensning langs veien, tett på boligområder i Groruddalen. Gjennom en overføring av veien til kommunen vil det kunne gjennomføres flere fartsreducerende tiltak på strekningen tidligere.

Komiteens medlem fra Venstre viser også til at en overføring av veien til kommunen vil sikre at en eventuell utbygging av en Fossum-diagonal i større grad kan overlates til kommunale myndigheter. Planene for Fossum-diagonalen har lenge vært stoppet på grunn av statlige innsigelser og sendretikthet knyttet til prosjek-

tet i nordre del av kommunen. Dette medlem mener at det ved overdragelse av disse veiene til Oslo kommune er nødvendig at statlige midler til vedlikehold, samt planlegging og gjennomføring av tiltak på strekningene, også overføres til kommunen.

Dette medlem påpeker i denne sammenheng at staten bør vurdere en bedre finansiering av «fylkesveiene» i Oslo. Oslo kommune er ikke en fylkeskommune og har derfor ikke fylkesveier, derfor har man benyttet et såkalt normert fylkesveinett for Oslo for at kommunen likevel skal få uttelling for noe av ansvaret Oslo har for drift, vedlikehold og investeringer i vei. Dette medlem påpeker at Samferdselsdepartementet ikke har noe kartmateriale som viser hvilke veier som ligger til grunn for beregningen av antall kilometer normert fylkesvei i Oslo, og dermed har man ikke datagrunnlag for å kunne beregne korrekte vedlikeholdskostnader knyttet til veinettet. Dette medlem understreker at dette medfører at Oslo ikke får korrekte tildelinger for vedlikehold, slik de øvrige fylkeskommunene får. Da Oslo kommune ikke har noen formelle fylkesveier, er antall kilometer sykkelvei langs fylkesvei satt til 0 for Oslo. Dette medlem påpeker at det betyr at Oslo ikke får noen penger til dette formålet gjennom rammetilskuddet til fylkeskommunene.

Dette medlem viser til at Oslo bystyre har en sak til behandling der de vurderer om de skal be staten om at disse veistrekningene skal overføres til Oslo kommune.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen overføre ansvaret for den delen av rv. 4 som ligger i Oslo kommune, og rv. 162 til Oslo kommune, inkludert midler til drift og vedlikehold av veiene.»

«Stortinget ber regjeringen skaffe et bedre kart- og tallgrunnlag for å fastslå riktig antall kilometer normert

fylkesveinett og sykkelveinett langs fylkesvei i Oslo og komme tilbake til Stortinget på egnet måte med forslag til en riktigere finansiering av dette.»

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Venstre:

#### Forslag 1

Stortinget ber regjeringen overføre ansvaret for den delen av rv. 4 som ligger i Oslo kommune, og rv. 162 til Oslo kommune, inkludert midler til drift og vedlikehold av veiene.

#### Forslag 2

Stortinget ber regjeringen skaffe et bedre kart- og tallgrunnlag for å fastslå riktig antall kilometer normert fylkesveinett og sykkelveinett langs fylkesvei i Oslo og komme tilbake til Stortinget på egnet måte med forslag til en riktigere finansiering av dette.

## Komiteens tilråding

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

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

vedtak:

Dokument 8:37 (2022–2023) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ola Elvestuen, Guri Melby og Grunde Almeland om å overføre ansvaret for flere riksveier til Oslo kommune – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 12. januar 2023

**Erling Sande**

leder

**Trond Helleland**

ordfører



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/2380-3

28. november 2022

## **Representantforslag 37 S (2022-2023) om å overføre ansvaret for flere riksveier til Oslo kommune**

Jeg viser til brev av 15. november 2022 fra Stortinget vedlagt representantforslag 37 S (2022-2023) fra stortingsrepresentantene Ola Elvestuen, Guri Melby og Grunde Almeland om å overføre flere riksveier til Oslo kommune. Representantene fremmer følgende forslag:

«1. Stortinget ber regjeringen overføre ansvaret for den delen av riksvei 4 som ligger i Oslo kommune og riksvei 162 til Oslo kommune, inkludert midler til drift og vedlikehold av veiene.  
2. Stortinget ber regjeringen skaffe et bedre kart- og tallgrunnlag for å fastslå riktig antall kilometer normert fylkesveinett og sykkelveinett langs fylkesvei i Oslo og komme tilbake til Stortinget på egnet måte med forslag til en riktigere finansiering av dette.»

### 1.

Riksveiene er hovedpulsårene i det overordnede nasjonale veitransportsystemet. De binder landsdeler og regioner sammen og knytter Norge til utlandet. Samtidig har riksveiene også viktige regionale og lokale funksjoner.

Rv. 4 Trondheimsveien, strekningen Sinsen til Gjelleråsen, er del av det overordnede riksveisystemet for regional- og lokal samferdsel på vestsiden av Mjøsa og som innfartsåre til Oslo fra nord. Det er i mange år arbeidet med å finne løsninger for den delen av strekningen som går gjennom Groruddalen i Oslo der flere bomiljøer er utsatt for miljøbelastning. I perioden 2016 – 2018 ble det arbeidet med en overordnet Systemanalyse for riksveinettet i Groruddalen i samarbeid med en bredt sammensatt faggruppe med Statens vegvesen, fagetater i Oslo kommune, Ruter og jernbanemyndighetene. Bakgrunnen for arbeidet var behovet for bedre trafiksikkerhet, bedre bomiljøer langs Trondheimsveien, samt behovet for et skiltet tungtransportnett i tråd med Oslo kommunes ønske.

Systemanalysen ga en tilrådning for hvordan riksveiene i Groruddalen kan utformes i et langsiktig perspektiv. Det ble anbefalt å arbeide videre med planlegging av en riksveidiagonal mellom rv 4 Trondheimsveien og rv 163 Østre Aker vei (Fossumdiagonalen) som blant annet ville gi en bedre adkomst for varetransport til Alnabruterminalen og frigjøre Trondheimsveien til mer bytilpasset gateutforming. Oslo kommune har ikke ønsket løsningen med ny Fossumdiagonal og det er dermed ikke prioritert midler til planlegging eller tiltak gjennom Nasjonal transportplan, eller i byvekstavtalen for Osloområdet.

Undersøkelser viser at 2/3 av næringstransporten har målpunkt i Oslo, og at en stor andel av denne trafikken skal til/fra Groruddalen. Rundt halvparten av næringstrafikken ut fra Oslo skal nord-østover til øvrige destinasjoner. Det er derfor viktig å tilrettelegge for en forutsigbar fremkommelighet for næringstransport, samtidig som viktige lokale bomiljøer skjermes bedre.

Riksveienes rolle og transportfunksjon forutsetter at disse er tilkoblet øvrige Europa- eller riksveinett. Det kan derfor ikke anbefales å omklassifisere en del av rv. 4 gjennom Oslo før alternativ tilkobling via annet riksveinett er etablert.

Det er nå etablert et samarbeid mellom Statens vegvesen og Oslo kommune for å følge opp anmodningsvedtaket fra Stortinget ved behandlingen av Innst. 2 S (2021-2022) om å finne løsninger for å redusere miljøbelastningen langs rv 4 Trondheimsveien, strekningen Sinsen – Grorud på kort og lang sikt.

Høy lokal og regional trafikkbelastning på Trondheimsveien har gjort det vanskelig å finne akseptable og trafikksikre løsninger for å integrere en trikke-trase på nedre del av Trondheimsveien (Sinsen – Bjerke). Det er et pågående samarbeid mellom Statens vegvesen, Oslo kommune og Ruter for å finne løsninger på dette. En langsiktig løsning med ombygging av veistrekningen til en mer bytilpasset gate må avklares innenfor rammene av Byvekstsamarbeidet for Oslo og finansieres gjennom Oslopakke 3.

Riksveinettet i Oslo sentrum består av E18 og Ring 1 (rv 162). Ring 1 og E18 Operatunnelen har en viktig funksjon for gjennomgangstrafikk og for trafikk til og mellom trafikksone i sentrum. Et helhetlig hovedveisystem i Oslo sentrum er viktig i forhold til samfunnsikkerhet og beredskap da mange viktige samfunnsfunksjoner er lokalisert her.

Ring 1 er en effektiv trasé for kollektivtrafikk, nødetatene og næringstransport, og er beredskapsvei ved planlagte og uforutsette stengninger av Operatunnelen. Ring 1 er en viktig premis for et bilfritt byliv i sentrum. Hammersborgtunnelen har i dag en årsgjennomsnittlig trafikk på 17 400 kjøretøyer.

I forbindelse med utbygging av Nytt regjeringskvartal vil Hammersborgtunnelen bli senket og forlenget av sikkerhetshensyn. Det er planlagt å bygge en ny park over tunnelen som blir et viktig tilskudd til Oslo sentrum. Konkurransen om «Nytt regjeringskvartal - arbeider med Ring 1» ble kunngjort 11.11.2022, med forbehold om Stortingets godkjenning av kostnadsrammer

for prosjektet. Videre utvikling av Ring 1 tilpasset framtidig byutvikling på Filipstad og ved kollektivknutepunktet Oslo sentralstasjon, vil også være aktuelt i tett samarbeid med Oslo kommune.

Oppsummert mener jeg at en omklassifisering av dagens rv. 4 til kommunal vei med en mer bytilpasset gate, *kan* være en løsning på sikt under forutsetning av at det er funnet en akseptabel løsning for varetransporten til Alnabruterminalen og E6, samt en riksveitilkobling for regionaltrafikk fra øvrig rv. 4. Det bør arbeides videre med en overordnet veiplan for området. Ring 1 (rv. 162) bør på sin side opprettholdes som en del av riksveinettet utfra viktige nasjonale interesser knyttet til hvordan helheten i hovedveisystemet fungerer, og særlig når det gjelder forhold knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap som staten bør ha direkte kontroll over.

## 2.

I forslaget vises det til at Samferdselsdepartementet ikke har kartmateriale som viser hvilke veier som ligger til grunn for beregningen av antall kilometer normert fylkesvei i Oslo og at man dermed ikke har datagrunnlag for å kunne beregne korrekte vedlikeholdskostnader knyttet til veinettet. Det vises også til at antall km sykkelvei langs fylkesvei er satt til 0, og at Oslo dermed ikke får noen penger til dette formålet gjennom rammetilskuddet for fylkeskommunene.

Oslo kommune har oppgaver både som primærkommune og som fylkeskommune. Formelt sett har ingen av veiene i Oslo status som fylkesvei, men det er likevel beregnet/normert et fylkesveinett i Oslo som inngår i grunnlaget for fordeling av rammetilskudd til fylkeskommunene. Det normerte fylkesveinettet bygger på et forslag utarbeidet av Statens vegvesen på oppdrag for det daværende Kommunal- og moderniseringsdepartementet i 2018. I tråd med dette forslaget, inngår 173 km kommunale bilveier og 18 km kommunale gang- og sykkelveier i det normerte fylkesveinettet. Det normerte fylkesveinettet i Oslo er registrert i Nasjonal vegdatabank, og kan hentes ut av Statens vegvesen sitt digitale Vegkart.

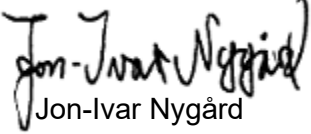
Det normerte fylkesveinettet inngår som ett av mange elementer i beregningen av rammetilskuddet til Oslo gjennom inntektssystemet for fylkeskommunene. Inntektssystemet fordeler rammetilskudd og omfordeling av skatteinntekter mellom fylkeskommunene. Rammetilskudd og skatteinntekter er inntekter som fylkeskommunene kan disponere fritt, uten andre bindinger fra staten enn gjeldene lover og regler.

Inntektssystemet brukes til å omfordele en gitt ramme mellom fylkeskommunene. Eventuelle endringer i beregningen av det normerte fylkesveinettet i Oslo vil dermed føre til en omfordeling av rammetilskudd mellom fylkeskommunene.

Regjeringen har satt ned et ekspertutvalg som skal foreta en helhetlig gjennomgang av inntektssystemet til fylkeskommunene, blant annet for å sikre at det er tilpasset den nye fylkesinndelingen fra 2024. Rapporten til ekspertutvalget skal sendes på offentlig høring i desember 2022. Oslo kommune vil få den forelagt seg da, og det vil gi dem mulighet til å

komme med innspill om alle saker som berører inntektssystemet, inkludert det normerte fylkesveinettet.

Med hilsen

  
Jon-Ivar Nygård

