



## STORTINGET

# Innst. 89 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:56 S (2025–2026)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag frå stortingsrepresentantane Trond Helleland, Anne Kristine Linnestad og Ove Trellevik om oppstart av reguleringsplanarbeid for tunnelar på Hardangervidda

Til Stortinget

## Innledning

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringa gje oppdrag til Statens vegvesen om snarast å starte arbeidet med ein reguleringsplan for å etablere trygg heilårsveg over riksveg 7 Hardangervidda.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

## Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg til forslaget i brev av 12. desember 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 Fremskrittspartiet, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, lederen Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen og Frank Edvard Sve, fra Arbeiderpartiet, Kamzy Gunaratnam, Tom Einar Karlsen, Bengt Halvard Odden 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 Dokument 8:56 S (2025–2026) om oppstart av reguleringsplanarbeid for tunnelar på Hardangervidda fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Anne Kristine Linnestad og Ove Trellevik.

Komiteen viser til statsrådets svarbrev, der statsråden viser til at Statens vegvesen sin planportefølje er fastsatt gjennom Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036 og Innst. 439 S (2023–2024).

Komiteen registrerer at tunnel under Dyranut eller andre tunnelløsninger på rv. 7 Hardangervidda ikke er i Statens vegvesens portefølje, og at Statens vegvesen har fått føringer om å tilpasse planleggingsaktiviteten til den enhver tid gjeldende innfasing av Nasjonal transportplan 2025–2036.

Komiteen registrerer at statsråden i sitt svarbrev informerer om at prosjekt som gjelder tunnel på rv. 7 over Hardangervidda, vil bli vurdert i forbindelse med rullering av Nasjonal transportplan.

Fleirtallet i komiteen, medlemmene fra Framstegspartiet og Høgre, vil fremje følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringa gje oppdrag til Statens vegvesen om snarast å starte opp arbeidet med reguleringsplan for å etablere trygg heilårsveg på rv. 7 over Hardangervidda.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det jobbes med planer for tunnel under Hardangervidda for å sikre en mer vintersikker vei. Disse medlemmer ønsker at planarbeidet fortsetter, og viser til at i gjeldende nasjonal transportplan har rv. 7 status som en viktig øst–vest-vei for blant annet reiselivet.

Disse medlemmer viser til at rv. 7 er en av flere viktige øst–vest forbindelser, og særlig for Hallingdal og Hardanger er denne veien av sentral betydning. Disse medlemmer støtter forslaget om å igangsette reguleringsplan, som vil være et viktig dokument for i fremtidige planer å kunne komme videre med å skape en vintersikker vei over Hardangervidda som i tillegg ivaretar villreinen på en bedre måte enn i dag.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet har forståelse for at det er mange samferdselsprosjekter som det er ønsket om å løfte frem. Derfor er det helt nødvendig å prioritere de ulike prosjektene og vurdere dem innenfor en økonomisk ramme som gjør det mulig med gjennomføring innenfor en akseptabel tidshorisont.

Disse medlemmer vil understreke at utbygging av rv. 7 over Hardangervidda ikke bare dreier seg om etablering av en trygg helårsvei, men også hensynet til den utrydningstrua villreinstammen i området. På den ene siden er det behov for å utvide beiteområdet, på den andre siden er det et ønske om å beholde trafikk på dagens rv. 7 for å forhindre at reinen krysser veien – dette for å forhindre spredning av skrantesjuka.

Disse medlemmer vil understreke at alle hensyn er vurdert i dette prosjektet og har vært en del av arbeidet med grunnlaget for Nasjonal transportplan 2025–2036. Politisk behandling og endelig vedtak i Stortinget ga ikke rom for prioritering av tiltak på rv. 7 over Hardangervidda. Det er avgjørende at prosjekter som ikke er prioritert i nåværende nasjonal transportplan, først blir vurdert i neste rullering av planen. En oppstart av reguleringsplan vil ha økonomiske konsekvenser for Statens vegvesen i 2026, noe som også understreker oppfattingen av at prosjektet må vurderes ved neste rullering.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen kartlegge helhetlige tiltak som kan bedre villreinenes kår, og sørge for at dette

skal inngå som beslutningsgrunnlag for behandling av neste nasjonal transportplan.»

Medlemene i komiteen fra Høgre viser til at rv. 7 Hardangervidda er eit av hovudvegsambanda mellom vest- og austlandet, særleg med tanke på persontrafikk og reiseliv. I samband med NTP 2018–2029 vart det peika på at dei ulike fjellovergane mellom vest og aust har ulike funksjonar og tener ulike behov. Desse medlemmene meiner at det framleis er behov for å satse på fleire hovudvegane mellom vest og aust, og at desse treng vesentleg opprusting for å kunne vere tenlege for både person- og næringstrafikk.

Desse medlemmene viser til Nasjonal transportplan 2025–2036 og følgjande merknadar:

«Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, viser til at den andre delen av utbedringsstrekningen går fra kommunegrensen til Gol, opp resten av Hallingdal, over Hardangervidda og ned til Hardanger. Flertallet vil peke på at rv. 7 er en viktig vei for persontrafikk øst–vest og en viktig næringsvei for lokalt næringsliv.»

Vidare:

«Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at villreinstammen på Hardangervidda er sårbar og svært viktig. Det har tidligere blitt pekt på behov for miljøtunneler over Hardangervidda for å sikre både villreinen og mer stabil vinterdrift på rv. 7.»

Desse medlemmene meiner desse merknadane framleis skildrar utfordringane på ein god måte.

Desse medlemmene peikar på at villreinstamma på Hardangervidda er den største attlevande i Europa, og at Noreg har eit særskilt ansvar for å ta vare på denne. Desse medlemmene meiner ein miljøtunnel under Dyranut vil ha mange fordelar, både for rein og trafikantar.

Desse medlemmene viser til Stortinget si handsaming av villreinmeldinga, Meld. St. 18 (2023–2024), og at tunnel under Dyranut vert peika på som eit viktig tiltak. Desse medlemmene meiner det er viktig å få framdrift i arbeidet med reguleringsplanar.

Desse medlemmene merkar seg at Buskerud fylkeskommune er positiv til dette.

Desse medlemmene merkar seg statsråden sitt svar om økonomiske konsekvensar av reguleringsarbeidet. Desse medlemmene merkar seg likevel at kringliggande kommunar har signalisert at dei kan vere positive til å bidra inn i eit slikt arbeid. Det viktigaste er difor at statsråden gir oppdrag til Statens vegvesen. Statsråden bør gå i dialog med Statens vegvesen og kringliggande kommunar og fylker for å finne ei løysing på finansiering, dersom det blir behov for dette.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at rv. 7 over Hardangervidda er en viktig øst–vest-forbindelse i Norge. Veien knytter sammen Østlandet og Vestlandet og er den korteste veien mellom Bergen og Oslo. Hardangervidda er også en nasjonal turistattraksjon, og veien har stor betydning for reiselivsnæringen.

Dette medlem viser til at Senterpartiet er positive til at rv. 7 over Hardangervidda skal utbedres. Veien har dårlig regularitet på vinterstid, noe som medfører ulemper for bilisme og turisme, og den påvirker villreinstammens trekkemønster.

Dette medlem viser til at god samferdsel er viktig i hele landet. Planlegging og fremdrift bør skje på en måte som ivaretar lokalsamfunnets behov for forutsigbarhet, med geografisk fordeling av prosjekter mellom fylker og regioner. Dette medlem viser til at Stortinget har valgt å bruke nasjonal transportplan som rammeverk for prioriteringer, og at den er et viktig verktøy. Dette medlem mener langsiktig planlegging gir bedre forutsigbarhet for fremdrift enn det prosjektstyring basert på et representantforslag gjør.

Dette medlem merker seg at Høyre i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2025–2036 sikret flertall for prioritering av en rekke prosjekter, men at de i dette representantforslaget ikke redegjør for hvilke prosjekter som må prioriteres ned, eller vekk, for å skaffe finansiering til gjennomføring av miljøtunneler over Hardangervidda.

Dette medlem viser til at fylkenes lokalpolitiske innspill til prioriteringer i kommende NTP vil være viktig for prosjekter som tas inn ved neste rullering av NTP.

Komiteens medlem fra Rødt viser til at regjeringen i Nasjonal transportplan 2025–2036 har pekt ut rv. 7 som den viktigste vegen for persontransport og reiseliv mellom Oslo og Bergen. Om rv. 7 skal fungere som hovedveg mellom Oslo og Bergen, er det uholdbart at vegen ikke er tryggere og bedre enn i dag, og at vegen ikke tar hensyn til villreinen. Villreinen er en rødlista art som Norge har et internasjonalt ansvar for å ivareta.

Dette medlem understreker at regjeringen og Stortinget har satt ambisiøse mål for forvaltningen av villreinen, bl.a. at den negative utviklingen skal stoppes innen 2030. Hardangervidda er det største gjenværende villreinområdet i Europa og har nasjonal og internasjonal verdi.

Dette medlem understreker at rv. 7 i dag fungerer som en barriere i villreins beiteområder. Som Villreinnemnda i Hardangervidda-området skriver i sitt høringsinnspill:

«En miljøtunnel under Dyranut vil være et konkret og effektivt tiltak som gir villreinen bedre mulighet til å bruke større deler av sitt leveområde. Ved å legge veien i tunnel fjernes en stor del av den fysiske og visuelle barrieren, og det frigjøres areal som kan tilbakeføres til naturen. Dette vil bidra til å styrke områdets kvalitet i tråd med nasjonale målsettinger.»

Dette medlem mener likevel at det ikke bør fattes vedtak om oppstart av en reguleringsprosess med de budsjettkonsekvenser det har nå, og at oppstart av reguleringsarbeid bør vurderes i senere budsjetttrunder og ved rullering av nasjonal transportplan.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til at Nasjonal transportplan 2025–2036 ikke er fullfinansiert, og at E134 er prioritert. Tunneltiltak på E134 er også et viktig tiltak for villreinen, og dette medlem er bekymret for at vedtak knyttet til tunneltiltak på rv. 7 vil gå på bekostning av E134.

Dette medlem stiller seg positiv til tiltak som hensyntar villreinen, men tunnel må veies opp mot både andre prosjekter og mulige negative konsekvenser både for villreinen og ellers ved økt trafikk som følge av tunnel.

## Forslag fra mindretall

**Forslag fra Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne:**

### *Forslag 1*

Stortinget ber regjeringen kartlegge helhetlige tiltak som kan bedre villreins kår, og sørge for at dette skal inngå som beslutningsgrunnlag for behandling av neste nasjonal transportplan.

## Komiteens tilråding

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

Ko m i t e e n har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og rå Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k:

Stortinget ber regjeringa gje oppdrag til Statens vegvesen om snarast å starte opp arbeidet med reguleringsplan for å etablere trygg heilårsveg på rv. 7 over Hardangervidda.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 27. januar 2026

**Bård Hoksrud**  
leder

**Bengt Halvard Odden**  
ordfører



DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Dykkar ref

Vår ref  
25/5681-

Dato  
12. desember 2025

**Svar på dokument 8:56 S (2025–2026) om oppstart av  
reguleringsplanarbeid for tunnelar på Hardangervidda**

Eg viser til brev av 2. desember om representantforslag dokument 8:56 S (2025–2026) om oppstart av reguleringsplanarbeidet for tunnelar på Hardangervidda frå stortingsrepresentantane Trond Helleland, Anne Kristine Linnestad og Ove Trellevik. Representantane fremmar forslag som følger:

*«Stortinget ber regjeringa gje oppdrag til Statens vegvesen om snarast å starte arbeidet med ein reguleringsplan for å etablere trygg heilårsveg over riksveg 7 Hardangervidda.»*

**Vurdering av representantforslaget**

Høgfjellsovergangen mellom Halne og Dyranut på rv. 7 i Vestland er om lag 42 km. Det høgaste punktet er 1251 moh., og det er utfordringar med oppetid vinterstid.

I Nasjonal transportplan 2025–2036 er rv. 7 omtala som den kortaste vegen mellom Oslo og Bergen og er mykje brukt for persontrafikk og reiseliv. Dette er ei vidareføring av aust-vest-strategien frå Nasjonal transportplan 2018–2029 der rv. 7 vart peika ut som hovudveg for persontransport og reiseliv, medan rv. 52 er hovudveg for tungtransport og E16 skal ha best vinterregularitet.

Konseptvalutgreiing (KVU) for rv. 7 Hardangervidda vart ferdig i 2015, og ekstern kvalitetssikring (KS1) vart gjennomført i 2018. For rv. 7 Hardangervidda var det først og fremst vinterregularitet og situasjonen for villreinen som var sentralt i utgreiinga. Statens vegvesen tilrødde i 2015 eit utbyggingsalternativ med korte tunnelar over vidda. Ekstern

kvalitetssikrar tilrådde 0-alternativet, mellom anna med tilvising til at utbyggingsalternativa er samfunnsøkonomisk ulønnsame.

Samferdselsdepartementet fastsette i 2022 konseptval for strekninga og har lagt til grunn 0-alternativet for rv. 7 over Hardangervidda. Tunnel under Dyranut er ikkje omtala i Nasjonal transportplan 2025–2036.

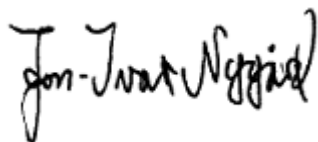
På grunn av fare for spreining av skrantesjuka på villrein ynskjer ein no at det skal vere trafikk på rv. 7 over Hardangervidda for å hindre at reinen kryssar vegen. Når ein går tilbake til ein normalsituasjon og spreingsfaren for skrantesjuka har gått ned, kan tiltak for å redusera barrieren frå vegtrafikken vurderast.

Planporteføljen til Statens vegvesen er fastsett gjennom Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036 og Innst. 439 S (2023–2024). Tunnel under Dyranut er ikkje i Statens vegvesens planportefølje. Statens vegvesen har fått føringar om å tilpasse planleggingsaktiviteten til den til ei kvar tid gjeldande innfasinga av Nasjonal transportplan 2025–2036, slik at det ikkje blir brukt unødige mykje ressursar på planlegging sett opp mot kva det er rom for å gjennomføre av tiltak, jf. tildelingsbrevet til Statens vegvesen for 2025.

For dei prioriterte prosjekta gjeld føringa i Nasjonal transportplan 2025–2036 om at dersom prosjekta ikkje blir endra, gjennom optimalisering eller annan ny informasjon, skal desse gjennomførast først.

Viss regjeringa skal gi Statens vegvesen eit oppdrag om å starte arbeidet med ein reguleringsplan for veg over rv. 7 Hardangervidda vil det ha økonomiske konsekvensar i 2026. Regjeringa vil vurdere prosjektet i samband med rullering av Nasjonal transportplan.

Med helsing



Jon-Ivar Nygård



