



STORTINGET

Representantforslag 157 S

(2021–2022)

fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Tor André Johnsen

Dokument 8:157 S (2021–2022)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Tor André Johnsen om en nasjonal motorveiplan

Til Stortinget

Bakgrunn

Motorveier knytter folk sammen og reduserer næringslivets avstandsulemper. 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.

Fremskrittspartiet var i en årrekke nærmest 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 Solberg skulle utarbeide en motorveiplan.

Sundvolden-plattformen ble fulgt opp, og Fremskrittspartiet i regjering i perioden 2013–2020 førte til en massiv økning i norsk veibygging. I denne perioden ble det åpnet så mye som 280 kilometer firefelts riksvei. Den helhetlige motorveiplanen som var bebudet i Sundvolden-plattformen, inngikk som del av Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029.

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.

I motorveiplanen regjeringen Solberg la frem våren 2017 som del av NTP 2018–2029, jf. Meld. St. 33 (2016–2017), valgte man E134 fremfor alternative veier mellom Oslo og Vestlandet og E6 Oslo–Trondheim fremfor alternative veier mellom Oslo og Trondheim. Andre strekninger som dekker tilsvarende behov som E16, rv. 7/52 og rv. 3 burde også videreutvikles, men ikke nødvendigvis til høyhastighetsstandard. Samtidig burde det prioriteres trygg firefeltsvei på fjellovergangene, slik at det blir en gjennomgående standard.

Den særnorske standarden med 2/3-feltsveier burde utvikles og erstattes med smal firefeltsvei. Man må i utbygging av motorvei legge realistiske trafikkprognoser til grunn. 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 stort nok trafikkgrunnlag for motorveiutbygging, skal ikke det være til hinder for utbygging av sammenhengende fullverdig motorvei, blant annet fordi trafikk sikkerhetsgevinsten knyttet til trygge firefeltsveier er meget stor.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet av veiutbygginger henger blant annet 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.

Trafikkprognosene for vekst har tradisjonelt 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 nå legges realistiske trafikkprognoser til grunn for utbygging. Selv om deler av en transportkorridor inntil videre ikke oppfyller kravene til årstdøgntrafikk, så skal ikke dette forhindre sammenhengende utbygging av høyhastighetsvei.

Forslag

På denne bakgrunn 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 riksveiprojekter 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.

23. mars 2022

Frank Edvard Sve

Morten Stordalen

Tor André Johnsen