



STORTINGET

Representantforslag 223 S

(2024–2025)

fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås, Lars Haltbrekken, Ingrid Fiskaa, Marian Hussein, Birgit Oline Kjerstad, Kari Elisabeth Kaski og Grete Wold

Dokument 8:223 S (2024–2025)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås, Lars Haltbrekken, Ingrid Fiskaa, Marian Hussein, Birgit Oline Kjerstad, Kari Elisabeth Kaski og Grete Wold om å nedskalere miljøfiendtlige firefelts motorveiprosjekter

Til Stortinget

Bakgrunn

Nye firefelts motorveier er blant de største inngrepene i norsk natur. Norge har allerede over 600 km med motorvei, og mye mer er under planlegging. Dagens motorveibygging fører til nedbygging og oppsplitting av verdifull natur, matjord og friluftsområder i stor skala. Nye E6 over Lågendeltaet naturreservat i Innlandet er et grelt og dagsaktuelt eksempel.

De store motorveiene krever mer areal for å tåle høyere fart, flere biler i bredden og sikkerhetssone. På motorveiene med fartsgrense på 110 km/t bruker man 30 pst. mer strøm, bensin eller diesel enn man gjør på en vei med fartsgrense på 90 km/t, ofte bare for å spare noen minutter i reisetid. Større veier gir dessuten mer luftforurensing, støy og mikroplastutslipp, og det er store klimagassutslipp fra byggeprosessen og natur som bygges ned. Forskning viser også at mer vei gir økt trafikk og flere som velger bilen,¹ noe som kan undergrave satsingen på kollektiv og jernbane. Sist, men ikke minst:

veiprosjektene innebærer store utbyggingskostnader for staten og for enkeltpersoner i form av bompengene som må til for å finansiere prosjektene. Forslagsstillerne mener derfor det er mange gode grunner til å stanse eller nedskalere flere av de store firefelts motorveiprosjektene som nå er under planlegging i Norge, og heller utbedre eksisterende vei og nedskalere til to-/trefelts vei med midtdeler der det er hensiktsmessig.

Naturvernforbundet gjennomgikk i 2022 planer og utredninger av 850 kilometer ny vei, i hovedsak firefelts motorvei, i Norge og estimerte et arealbehov på i underkant av 30 000 dekar. Ved å utbedre dagens vei framfor å bygge ny, og på noen strekninger nedskalere planene til to-/trefelts vei framfor firefelts vei, vil arealbesparelsen bli på så mye som 80 pst. Tilsvarende vil det gi en reduksjon i klimagassutslipp fra bygging og arealbeslag på om lag 5 millioner tonn CO₂-ekvivalenter.² Å nedskalere de største motorveiprosjektene i Norge vil med andre ord redusere inngrepene i natur og matjord betraktelig.

Forslagsstillerne mener også at det mange steder er nødvendig med oppgraderinger av veinettet for å bedre fremkommelighet, trafiksikkerhet m.m. I en tid der man må prioritere hardere, mener forslagsstillerne at pengene heller må brukes på å ruste opp veiene vi har, heller enn å bygge nye miljøfiendtlige firefelts motorveier. Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene våre er stort, og det er også på disse veiene det er flest ulykker. I 2023 skjedde over halvparten av ulykkene med drepte/hardt skadde på fylkesveiene.³ NAF har beregnet et etterslep på til sammen 166 mrd. kroner til vedlikehold og

1. Økt veikapasitet i byområder ga byspredning, mer trafikk og flere bilister. Statens vegvesen, transportøkonomisk institutt. Hentet fra tu.no: Transportforskeren svarer leserne: Derfor gir mer vei mer kø.
2. Naturvernforbundet, Motorveirapport 260422.
3. Trafiksikkerhetsutviklingen 2023, s. 28.

skredsikring på fylkesveiene.⁴ Det er i tillegg store behov for skredsikring på riksveiene, og NAF har beregnet at å sikre alle skredpunkt med middels og høy skredfaktorkategori langs riksveinettet koster 32,1 mrd. kroner.⁵

Mange argumenterer for at ny firefelts motorvei er mer trafikksikkert og vil redusere ulykker og dødsfall på veiene. Samtidig som firefelts motorvei regnes som sikkert, viser også forskning at økt fart gir flere ulykker. Trygg Trafikk foretrekker to-/trefelts vei med midtdeler fremfor firefelts motorvei og ønsker høyere prioritering av fysiske trafikksikkerhetstiltak, drift og vedlikehold.⁶

Kostnadene med veibygging er store. Ifølge Statens vegvesens analyser kan det koste mer enn det dobbelte å bygge firefeltsvei enn å bygge to-/trefelts vei. Ifølge deres analyser vil utbygging av 1 000 km med to-/trefelts vei koste mellom 125 og 200 mrd. kroner, mens de samme strekningene med firefelts standard vil koste mellom 200–500 mrd. kroner. En studie av nytte/kostnad av to-/trefelts vei og firefelts vei i fire konkrete prosjekter viser at ikke i noen av utregningene blir firefelts veien mer samfunnsøkonomisk lønnsom enn to-/trefelts veien.⁷

I Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036 innførte regjeringen en «utviklingsportefølje» som inneholder prosjekter som ikke har prioritet i tolvårsperioden som NTP gjelder for. På bakgrunn av skriftlig spørsmål til samferdselsministeren har Sosialistisk Venstreparti fått bekreftet at det likevel i 2025 brukes 145 mill. kroner i planleggingsmidler for prosjekter som ikke har prioritet i NTPs neste tolvårsperiode, herunder prosjektene i utviklingsporteføljen og andre prosjekter som ikke nevnes i NTP. Planlegging er ferskvare, og forslagsstillerne mener pengebruk på prosjekter som ikke er prioritert i NTP, bør må reduseres for å unngå unødig pengebruk.

Man har sett flere eksempler på igangsatte motorveiutbygginger som i ettertid har vist seg å være overdimensjonerte, og dermed har gjort større inngrep og ødeleggelser i natur og matjord enn nødvendig. I dag er det et unntak i veinormalen som gjør det mulig å bygge firefelts vei på veier med årsgjennsnittstrafikk (ÅDT) 12 000 til 15 000, der det for eksempel er mye utfartstrafikk og en høy andel tungbiler. Forslagsstillerne mener dette unntaket bør fjernes for å redusere risikoen for flere overdimensjonerte veier og unødvendig store inngrep.

Klimautvalget 2050 har påpekt at det er for lite helhetlig planlegging i transportsektoren. Utbygging av vei må sees i sammenheng med utviklingen av annen transport, som kollektivtransport og jernbane, for å unngå overdimensjonerte prosjekter. Det bør heller ikke være rom for å bruke trafikkprognoser på vei som bryter med

nullvekstmålet i byvekstavtalene eller andre relevante miljømål og mål for trafikksikkerhet.

I dag er det veinormalstandardene som definerer kravene til veiene. I en del tilfeller ser man at veier som trenger mindre oppgraderinger, for eksempel å bedre trafikksikkerhet, bygges til full veinormalstandard. Det er mulig å søke Vegdirektoratet om lov til å velge en lavere standard, men erfaringsvis gjøres ikke alltid dette. Derfor ønsker forslagsstillerne å foreslå at det lages en utbedringsstandard, veileder e.l. som gjør det enklere å utbedre veier med hensyn til trafikksikkerhet og miljø uten å måtte oppgradere hele veien til veinormalstandard, slik at nødvendige utbedringer kan gjøres med minst mulig inngrep i natur og matjord.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E39 Lyngdal vest–Ålgård til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.
2. Stortinget ber regjeringen om å stanse planene for E18 Grimstad–Arendal.
3. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E18 Tvedestrand–Gjerstad til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.
4. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E18 Retvet–Vinterbro med utgangspunkt i tilpasninger til eksisterende trasé og videreutvikle 0-alternativet.
5. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for gjenstående del av E16 Kongsvinger–E6 gjennom Sør-Odal og Nes, gjenbruke dagens vei og oppgradere den med utgangspunkt i 0+-alternativet og Valdresmodellen.
6. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E134 Saggrenda–Elgsjø til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.
7. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E16 Skaret–Hønefoss til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig, innenfor rammene av vedtatt hovedprosjekt.
8. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E16/E39 Vågsbotn–Klauvaneset til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.

4. Naf.no: Kreves 166 milliarder til vedlikehold og rassikring av fylkesveiene.

5. Naf.no: Ekstremvær fører til stengte veier.

6. Veinettet – Trygg Trafikk.

7. Statens vegvesen: Har utredet om motorveier er nyttigere enn smalere veier der trafikken er lav.

9. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E39 Knarvik og nordover til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.
10. Stortinget ber regjeringen stanse planene om ny firefelts motorveitrasé for E39 Bokn–Bømlafjorden og heller utbedre eksisterende vei på strekningen.
11. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E6 Moelv–Roterud, med unntak av Mjøsbrua, til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.
12. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for rv. 4 Hunndalen (Gjøvik)– Mjøsbrua til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.
13. Stortinget ber regjeringen sørge for utbedring og sikring av rv. 25 Hamar–Løten uten å anlegge firefelts motorvei.
14. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E39 Figgjo–Ålgård og velge løsningen med lang tunnel med to felt Ålgård–Osli, og heller ruste opp eksisterende vei for strekningen Figgjo–Ålgård.
15. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E39 Smiene–Harestad til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.
16. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E18 Kragerø–Bamble til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.
17. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E6 Åsen–Steinkjer til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.
18. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E6 Korporalsbrua–Gyllan–Kvål til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.
19. Stortinget ber regjeringen nedskalere planene for E6 Nedgård–Berkåk til to-/trefelts vei, med midtdeler der det er hensiktsmessig.
20. Stortinget ber regjeringen stanse bruken av planleggingsmidler for prosjekter som ikke har prioritet i Nasjonal transportplan 2025–2036, herunder prosjekter i utviklingsporteføljen.
21. Stortinget ber regjeringen fjerne åpningen i veinormalene for å bygge ny firefelts vei ved årsdøgntrafikk under 15 000.
22. Stortinget ber regjeringen sørge for at Statens vegvesen og Nye Veier legger relevante miljømål, trafikk-sikkerhetsmål og mål fastsatt i byvekstavtalene til grunn for trafikkprognoser som brukes i prosjektutvikling.
23. Stortinget ber regjeringen sørge for at Statens vegvesen og Nye Veier ser planlegging av nye veiprosjekter i sammenheng med planlegging av kollektivtrafikk og jernbaneprosjekter og forventet vekst for kollektiv- og togreiser på samme strekning.
24. Stortinget ber regjeringen gi Statens vegvesen i oppdrag å foreslå en utbedringsstandard, veileder e.l. som gjør det enklere å utbedre veier med hensyn til trafiksikkerhet og miljø uten å måtte oppgradere til veinormalstandard, slik at nødvendige utbedringer kan gjøres med minst mulig inngrep i natur og matjord og bygge videre på allerede eksisterende veikapital.

10. april 2025

Mona Fagerås

Lars Haltbrekken

Ingrid Fiskaa

Marian Hussein

Birgit Oline Kjerstad

Kari Elisabeth Kaski

Grete Wold

