



STORTINGET

Representantforslag 227 S

(2025–2026)

fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik og Mats Henriksen

Dokument 8:227 S (2025–2026)

Representantforslag fra Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik og Mats Henriksen om bedre rammebetingelser for Nye Veier AS

Til Stortinget

Bakgrunn

Veiselskapet Nye Veier AS ble opprettet av Stortinget i 2015 med formål om å sørge for rask og sammenhengende hovedveiutbygging av oppstartsporteføljen med strekninger på E6, E18 og E39. Over tid har selskapets utbyggingsportefølje blitt betydelig utvidet og mer sammensatt samt at selskapet gradvis får et større ansvar for drift og vedlikehold. Selskapet startet opp i 2016 med en fast finansiering som har vært stabil. Forslagsstillerne mener at manglende kompensasjon for den ekstraordinære kostnadsveksten etter pandemi-årene og at særskilt finansiering av drift og vedlikehold på veiene som selskapet har ferdigstilt, har uteblitt, rammer selskapets investeringsmuligheter.

Ifølge regjeringens evalueringsrapport om omorganiseringen av veisektoren (Menon-publikasjon nr.159/2023) har etableringen av Nye Veier AS bidratt til at man har fått mer for pengene i statlig veibygging, noe som også var hovedformålet med opprettelsen. Målestokkonkurransen mellom Nye Veier AS og Statens vegvesen har medført bemerkelsesverdig kostnadsreduksjon. Når man får mer infrastruktur igjen for pengene som investeres, bidrar det til bedre måloppnåelse også for andre målsettinger, for eksempel bedre veisikkerhet. Det fremhe-

ves også at dersom målestokkonkurransen blir redusert, vil dette medføre at gevinstene som er oppnådd, bortfaller.

Det er grunn til å fremheve at Sverige nå planlegger for opprettelsen av et tilsvarende utbyggingselskap bygd på denne norske modellen. Dette kan være operativt allerede fra 2027 og vil få ansvar for utbygging av både større vei- og jernbaneprosjekter. Det er god grunn til at den målestokkonkurransen som Nye Veier har medført i veisektoren, også innføres for jernbaneutbygginger ved at utbyggingselskapet gis flere definerte utbyggingsprosjekter utover Ringeriksbanen.

Portefølje

Veiselskapet er godt i gang med utbygging av sin oppstartsportefølje med firefelts høyhastighetsvei. Siden oppstarten har selskapet åpnet 128 kilometer med ny riksvei. Selskapets portefølje har blitt mer enn fordoblet og består nå av 1 269 kilometer riksvei samt 40 kilometer jernbane. I forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2025–2036, jamfør Meld. St. 14 (2023–2024) og Innst. 439 S (2023–2024), besluttet flertallet at FRE16-prosjektet skal videreføres med fellesutbygging av E16 og Ringeriksbanen. Prosjektet skal være del av Nye Veier sin ordinære portefølje, men forutsetter en særskilt finansiering. Dårligere økonomiske rammebetingelser gjør nå at store viktige utbyggingsprosjekter som E39 Kristiansand–Stavanger, E18 gjennom Telemark og Agder samt E6 i både Innlandet og Trøndelag forsinkes.

Økonomiske forutsetninger

Siden selskapets opprettelse har finansieringen vært fast, mens byggekostnadene har økt betydelig, dyre kli-

makrav har kommet til, porteføljen av veistreknings har doblet seg samt at drift og vedlikehold må finansieres innenfor den opprinnelige investeringsbevilgningen. Selskapet har levert betydelige resultater og for de veiene som allerede er bygde, er kostnadene redusert med omtrent 17 pst. eller 6,3 mrd. kroner. Selskapet har nå en portefølje med en gjenstående ramme på omtrent 175 mrd. kroner. Forslagsstillerne mener at selskapets økonomi skal styrkes, fordyrende krav må fjernes samt at selskapet skal få større frihet i både planlegging og gjennomføring. Selskapet må få kompensert den ekstreme kostnadsøkningen som har vært i byggenæringen og sikre fortsatt rask og sammenhengende utbygging. Forslagsstillerne mener at fordyrende og gjerne symbolske klimakrav og standarder som pålegges sektoren, skal fjernes, noe som vil sikre mer vei for pengene. Videre må Nye Veier selv kunne velge å fravike veinormalene. Dette må ikke gjøres til en byråkratisk prosess der ressurser brukes feil og prosjektene gjøres stadig dyrere.

Drift/vedlikehold

Da selskapet ble opprettet, var kostnader til drift og vedlikehold ikke aktuelt, men det har hele veien vært en forutsetning at slike kostnader ikke skulle gå på bekostning av selskapets mulighet for rask og sammenhengende utbygging av tildelte veiprojekter. Situasjonen er nå at når nye strekninger åpnes, så svekkes selskapets økonomiske grunnlag for videre investeringer. Dersom dagens finansieringsgrunnlag videreføres, betyr det at de nye veiene som skal planlegges, må nedskaleres med nærmer 20 pst. Forslagsstillerne mener at dette er uholdbart og bryter med selskapets utgangspunkt om å bygge trafikksikre hovedveier med god kapasitet. Skal selskapet kunne videreføre rask og sammenhengende utbygging av veinettet, må det sørges for en særskilt bevilgning til drift og vedlikehold av gjennomførte prosjekt.

Nasjonal transportplan

I regjeringens forslag til Nasjonal transportplan (NTP) for 2025–2036 var FRE16-prosjektet foreslått tatt ut. Stortingsflertallet sørget imidlertid for at fellesprosjektet E16/Ringeriksbanen forblir en del av NTP og skal bygges ut av Nye Veier AS. Dette er nå et av få prosjekter som det er et avklart flertall for i Stortinget etter behandlingen av NTP. Forslagsstillerne forutsetter at dette nå følges opp av regjeringen og at det i forslag til statsbudsjettet for 2027 sørges for en særskilt oppstartsbevilgning til Nye Veier for å kunne komme i gang med dette store prosjektet.

Forslagsstillerne viser til at Fremskrittspartiet i sin alternative NTP vil gi Nye Veier en fremtredende rolle i utviklingen av norsk samferdselssektor som premissleverandør for viktige områder som veinormaler, fartsgrensestrategi og trafikksikkerhetsarbeid. Forslagsstillerne mener at tiden har kommet for mer meningsmangfold og dynamikk i veisektoren.

Høyhastighetsveinett

Forslagsstillerne viser til at Fremskrittspartiet ønsker å fortsette utbyggingen av et høyhastighetsveinett som binder landsdelene sammen. Det må legges til grunn at veitrafikken vil øke betydelig i tiden som kommer, og det er viktig at veiene bygges ut som fullverdige firefeltsveier for tilstrekkelig kapasitet og styrket trygghet. Nye Veier AS vil ha en betydelig oppgave i en slik utbyggingsstrategi, der selskapets gode erfaringer med rask og sammenhengende utbygging skal videreutvikles. Tilsvarende skal gjelde for Statens vegvesen sin utbyggingsavdeling. Dette forutsetter også at investeringsnivået i veisektoren bygges opp, og forlagsstillerne viser her til Fremskrittspartiets alternative transportplan for 2025–2036.

Utviklingen av et høyhastighetsveinett skal komme hele landet til gode. I Nord-Norge vil utvikling av høyhastighetsveier være et fleksibelt og kostnadseffektivt alternativ til utbygging av en Nord-Norgebane som vil levere på både effektiv person- og godstransport, veisikkerhet og beredskapshensyn.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen i forslag til statsbudsjett for 2027 øke Nye Veier sin investeringsramme for raskere og sammenhengende utbygging.
2. Stortinget ber regjeringen foreslå egen bevilgning til drift- og vedlikehold for Nye Veier i statsbudsjett for 2027.
3. Stortinget ber regjeringen foreslå oppstartsbevilgning for FRE16-prosjektet i forbindelse med statsbudsjettet for 2027.
4. Stortinget ber regjeringen gjøre Nye Veier til likeverdig med Statens vegvesen som premissleverandør i veisektoren.
5. Stortinget ber regjeringen sørge for at Nye Veier selv skal kunne fravike veinormalene.

6. Stortinget ber regjeringen i forbindelse med rulling av Nasjonal transportplan innarbeide et høyhastighetsveinett for å binde landsdelene sammen.

26. mars 2026

Bård Hoksrud

Dagfinn Henrik Olsen

Frank Edvard Sve

May Helen Hetland Ervik

Mats Henriksen

