



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

26/1517-

17. april 2026

## **Dokument 8:227 S (2025-2026) om bedre rammebetingelser for Nye Veier AS**

Jeg viser til oversendelse 26. mars om representantforslag 8:227 (2025-2026) om bedre rammebetingelser for Nye Veier AS.

Representantene fremmer følgende forslag:

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 like verdig 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 rulleringen av Nasjonal transportplan innarbeide et høyhastighetsveinett for å binde landsdelene sammen.

### **Vurdering av representantforslaget:**

Statens mål som eier av Nye Veier er å oppnå høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet i de vei- og jernbaneprosjektene som selskapet har fått ansvaret for. Dette målet ivaretas i alle faser av prosjektene og i prioriteringen av disse. Raskere utbygging, lavere utbyggingskostnader, økt nytte for trafikantene, lavere klimagassutslipp fra bygging, mindre

arealbeslag og sikker utbygging av trafikksikre veier er viktige langsiktige indikatorer på om selskapet lykkes med sitt oppdrag.

Nye Veiers prioriteringsmodell fører til konkurranse mellom strekningene i selskapets portefølje, ikke bare for å redusere utbyggingskostnadene, men også for å øke nytten og redusere klima- og miljøkostnadene. Gjennom dette arbeidet har selskapet identifisert store muligheter til kostnadsbesparelser som brukes til forsert gjennomføring av andre deler av utbyggingsporteføljen.

Nye Veier er primært byggherre, og har en mer spisset rolle enn Statens vegvesen. Selskapet skal bygge ut, drifte og vedlikeholde strekninger det tildeles ansvar for. Nye Veier bidrar også med faglige vurderinger til Samferdselsdepartementet, eksempelvis i arbeidet med Nasjonal transportplan. Nye Veier skal være en utfordrer i veisektoren, som bidrar til nytenking innen veiutbygging og rammer for utbygging.

Nedenfor følger min vurdering av de ulike forslagene om Nye Veier.

### *Forslag 1-3 om statsbudsjettet for 2027*

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.

Regjeringen vil legge fram statsbudsjettet for 2027 i oktober. Budsjettet må bidra til å trygge norsk økonomi i en urolig tid. Jeg mener at forslag 1-3 bør vurderes som en del av - og ikke uavhengig av - det samlede budsjettopplegget, og bør ikke vedtas nå.

### *Forslag 4 om Nye Veier som likeverdig premissleverandør i veisektoren*

- 4 Stortinget ber regjeringen gjøre Nye Veier til like verdig med Statens vegvesen som premissleverandør i veisektoren.

Nye Veier har en sentral rolle i veisektoren og er en viktig bidragsyter for regjeringens arbeid med utvikling av sektoren. Nye Veier er en premissleverandør der det er faglig relevant. Eksempelvis fikk Nye Veier ansvar for å lede arbeidet med målestokkonkurranse i veisektoren, der Nye Veier, Statens vegvesen og fylkeskommunene har laget forslag til målplan og indikatorer for drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier. Selskapet har fremdeles en lederrolle i dette arbeidet. Bruk av målestokkonkurranse skal bidra til økt effektivitet, at aktørene lærer av hverandre gjennom deling av beste praksis, og systemer for effektiv datautveksling og automatisert datafangst. Nye Veier bidrar til nytenking innen drift, vedlikehold og utbygging av veinettet og rammene rundt dette.

Nye Veier er primært byggherre, og har en mer spisset rolle enn Statens vegvesen. Statens vegvesen er både byggherre, myndighetsorgan og fagorgan. Statens vegvesen er en stor etat med et bredt spekter av ansvar, oppgaver og kompetanse. Det vil derfor være mange områder der Statens vegvesen og Nye Veier ikke kan være likeverdige premissleverandører i veisektoren.

Min vurdering er at dagen organisering av veisektoren er god, og jeg fraråder derfor Stortinget å vedta forslaget.

### *Forslag 5 om at Nye Veier selv skal kunne fravike veinormalene*

- 5 Stortinget ber regjeringen sørge for at Nye Veier selv skal kunne fravike veinormalene.

Statens vegvesen er fagmyndighet for utbygging av riksveier i Norge. Statens vegvesen utarbeider regelverk og har ansvaret for å utarbeide standarder for veibygging, herunder de såkalte veinormalene. Det er viktig at det finnes en overordnet fagmyndighet som har ansvaret for å utvikle og oppdatere hvilke standarder som til enhver tid skal gjelde for dimensjonering og utforming av veiene våre. Statens vegvesen har lang erfaring fra slikt utviklingsarbeid og har også en omfattende tverrfaglig organisasjon som gjør at etaten har gode forutsetninger for å utvikle fornuftige standarder for utbygging, drift og vedlikehold av veiene våre.

Det er samtidig viktig at vi har en felles tilnærming til hvordan det norske veinettet skal dimensjoneres og utformes, ikke minst sett i lys av at vi i dag har en rekke uavhengige utbyggingsaktører, som i tillegg til Statens vegvesen også består av Nye Veier AS, fylkeskommunene og kommunene. Veinormalene er blant annet til for at vi skal bygge ut løsninger som er mest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomme, herunder sikre hensynet til effektivitet for trafikantene som bruker veiene, trafiksikkerhet, klima og miljø m.m.

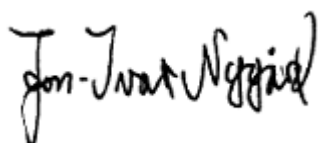
På denne bakgrunn mener jeg det er viktig at Statens vegvesens rolle med å utarbeide og følge opp den praktiske anvendelsen av veinormalene opprettholdes slik denne er i dag. Det er likevel viktig at andre offentlige veiutbyggere deltar aktivt i utviklingen av veinormaler, og bidrar med sin erfaring fra egne prosjekter. Jeg er for eksempel kjent med at Statens Vegvesen og Nye Veier AS den siste tiden har hatt et godt samarbeid om utvikling av veinormaler om vei- og gateutforming, der de sammen har kommet frem til gode løsninger for blant annet utbedringsstrekninger. Dette innebærer at Nye Veier - på samme måte som Statens vegvesen selv må gjøre - fortsatt må fremme saker om fravik fra veinormalene gjennom Statens vegvesens fraviksregime.

### *Forslag 6 om å innarbeide et høyhastighetsveinett i Nasjonal transportplan*

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

Jeg viser til mine innledende merknader. Hovedstrategien med å ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt når vi må skal bli videreført og lagt til grunn for arbeidet med Nasjonal transportplan 2029-2040. Jeg vil selvfølgelig komme tilbake med helhetlige vurderinger og prioriteringer om veinettet når ny nasjonal transportplan legges fram. Jeg anbefaler at Stortinget ikke kommer med føringer nå før regjeringen har lagt fram en helhetlig stortingsmelding.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Jon-Ivar Nygård