



STORTINGET

Innst. 223 S

(2023–2024)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:69 S (2023–2024)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen og Himanshu Gulati om å oppheve godkjenning av endret veinormal

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen oppheve godkjenning av Statens vegvesens forslag til endret veinormal.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Tom Einar Karlsen og Marte Mjøs Persen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, lederen Sigbjørn Gjelsvik, Geir Adelsten Iversen og Geir Inge Lien, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til representantforslag Dokument 8:69 S (2023–2024) fra

stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen og Himanshu Gulati om oppheving av endret veinormal.

Komiteen viser til at forslagsstillerne mener at «den beste løsningen for både trafikksikkerhet og kapasitet er at hovedveier bygges ut med fire felt som kan håndtere den trafikkveksten som vil komme». Komiteen viser til at forslagsstillerne som en konsekvens av dette vil at regjeringens godkjenning av endringer i veinormalen må oppheves.

Komiteen viser til statsrådets svarbrev av 30. januar 2024. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. Komiteen merker seg at bakgrunnen for de nye veinormalene er Stortingets vedtak som ble gjort gjennom behandlingen av Meld. St. 1 (2021–2022) Nasjonalbudsjettet 2022, jf. Innst. 2 S (2021–2022), der det ble presisert at regjeringen i forbindelse med vurderingen av veiporteføljen i NTP opp mot en effektiv gjennomføring og oppfølging av klimamålene, også skulle vurdere veinormalene.

Komiteen merker seg at Statens vegvesen sine forslag til endringer i veinormalene har vært ute på høring og at de endrede veinormalene godkjent av Samferdselsdepartementet, er basert på høringsinnspill og anbefalinger fra fagmyndigheter.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Senterpartiet, vil understreke at endret veinormal innebærer større fleksibilitet ved planlegging og utbygging av veinettet. Ny veinormal endrer ikke mulighetene for å bygge firefelts motorvei, men legger blant annet til rette for at man også kan vurdere hastighetsklasser 90 km/t og 100 km/t på denne type vei. Dette har det også vært mulig å gjøre

innenfor tidligere veinormaler, men det betinget en egen fraviksbehandling i Vegdirektoratet.

Flertallet er opptatt av å vise til at fleksibilitet i veinormalen vil føre til at man i veiprojekter får bedre effektivitet og fremdrift, flere muligheter for fornuftig arealbruk og det legger til rette for løsninger som i større grad tar hensyn til klima og miljø.

Komiteens medlemmer fra Høyre er svært fornøyd med at de nye veinormalene ikke endrer terskelen for å bygge firefelts motorveier. Disse medlemmer ønsker ikke nedskalering av veiprojekter, det må fortsatt bygges for fremtiden, men mer fleksibilitet i veinormalene vil gi bedre effektivitet og fremdrift, som også gir mer fornuftig bruk av pengene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er behov for rask videre utbygging av et høyhastighetsveinett, som binder landsdelene sammen og som gir god kapasitet og trygghet. Etableringen av Nye Veier AS har gitt raskere, mer sammenhengende og rimeligere utbygging av høyhastighetsveier med fullverdig kapasitet og sikkerhet. Disse medlemmer er bekymret for virkningen av forringet veinormal på både kort og lang sikt. Endringene vil gi veiutbygginger med dårligere kapasitet og lavere sikkerhet. Erfaring tilsier at bygging av to/trefelts veier relativt raskt innhentes av trafikkveksten. Dette gir igjen kapasitetsutfordringer og man må bygge veien på nytt med full kapasitet. Den nye veinormalen gir derfor dårlig forvaltning av både veibudsjett og naturen.

Disse medlemmer er forbauset over at forslag om at nye hovedveier i tiden som kommer skal kunne ha dårligere kvalitet enn hva som har vært situasjonen de siste årene, kommer fra statens fagorgan for veisaker. Disse medlemmer finner grunn til å bemerke at det etter regjeringsskiftet har vært en negativ utvikling når det gjelder alvorlige ulykker og at det må legges til grunn at forhold ved veiens kvalitet er en medvirkende faktor til dette. Det må videre legges til grunn at veksten i vei-trafikken for både person- og varetransport vil øke i årene som kommer.

Disse medlemmer viser til at regjeringen ikke er konsekvent i sine vurderinger av egne veinormaler når regjeringen fortsetter å kaste vekk skattebetalernes midler på planlegging av firefelts vei under Romsdalsfjorden i Møreaksen-prosjektet, til «hele» 2 292 biler i døgnet. Samtidig økes grunnlaget for firefeltsveier til 15 000 biler på veier med både 12 000, 13 000 og 14 000 biler i døgnet. Disse må dermed klare seg med to/trefelts vei, veier som er utgått på dato innen kort tid.

Disse medlemmer finner grunn til å bemerke at forringelsen av veinormalen må settes inn i en helhet av regjeringens vei- og kjøretøypolitikk. Ikke bare skal nye veier kunne få dårligere standard og kapasitet.

Hovedveiutbyggingen skal også reduseres. Samtidig øker vedlikeholdsetterslepet for riksvei i 2024 med 1,2 mrd. kroner, ifølge svar på budsjettspørsmål nr. 162 fra Fremskrittspartiets Stortingsgruppe.

Disse medlemmer registrerer med bekymring at regjeringen vil redusere ressursbruken i veisektoren samtidig som både bompenger og kjøretøyavgifter økes kraftig. AP-SP regjeringen har gjeninnført bilen som avgiftspolitisk melkeku. Bilistene får tilbake et riksveinett i fortsatt forfall, samtidig som antall nye hovedveiprojekter blir færre. Veier som blir bygd skal få mindre kapasitet og svakere sikkerhet.

Disse medlemmer vil avvise regjeringens beslutning om veinormal samt premisene for beslutningsgrunnlaget, og fremmer følgende forslag,

«Stortinget ber regjeringen oppheve godkjenning av Statens vegvesens forslag til endret veinormal.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti er svært fornøyd med at Samferdselsdepartementet ba Statens vegvesen gå gjennom veinormalene. Veinormalene legger føringer for hvordan nye veier skal bygges. De påvirker derfor ressursbruken i sektoren og hvor mye penger som er igjen til å utbedre og vedlikeholde de veiene vi har. Veinormalene har mye å si for hvor stor påvirkning veiene har på natur, matjord, fri-luftsområder og klima.

Dette medlem mener at fleksibiliteten i veinormalene må brukes til å redusere tapet av matjord og natur, og til å holde utbyggingskostnadene nede. Situasjonen i dag er den stikk motsatte. Flere veier bygges og planlegges med en overdimensjonert standard, flere av dem i strid med eksisterende veinormaler. Sosialistisk Venstreparti fikk gjennomslag for en gjennomgang av veinormalene i nasjonalbudsjettet for 2022. Formålet var å se på muligheten for å hente klimagevinster og kutte kostnader blant annet ved å endre terskelen for når man bygger firefelts veier. Dette medlem er svært glad for at det ble konkludert med at man kan bygge to/trefelts-vei på veier med mer trafikk enn tidligere tillatt.

Dette medlem er fornøyd med regjeringens endringer i veinormalene. Nye motorveier skaper mer privatbilisme og økte klimagassutslipp. De er arealkrevende, de bygger ned matjord og sårbar natur, og er svært dyre også for privatpersoner i form av bompenger. Dette medlem mener man er nødt til å vri de store summene bort fra firefelts motorveier og bruke dem på trygge hverdagsveier.

Likevel er dette medlem svært kritisk til at de nye veinormalene ikke endrer terskelen for å bygge store firefelts motorveier. Dette medlem mener åpningen for å bygge firefeltsvei ved årsdøgntrafikk (ÅDT) under 15 000, bør fjernes. Innslagspunktet for

bygging av firefelts motorvei er i dag en ÅDT på 12 000. Mens man i Norge bygger firefelts motorveier ved en forventet ÅDT på 12 000 kjøretøy, og tidvis også ved en ÅDT på 6000, bygger Sverige tofeltsvei med midtdeler og forbikjøringsfelt på strekninger med inntil 15–20 000 kjøretøy i døgnet. I Tyskland bygger man så brede veier først ved en ÅDT på 18 000. Sammenlignet med land Norge liker å sammenligne seg med, er 12 000 et svært lavt innslagspunkt for motorvei.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen øke innslagspunktet for bruk av firefelts motorvei fra årsdøgntrafikk (ÅDT) på 12 000 kjøretøy til 15 000 kjøretøy.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen oppheve godkjenning av Statens vegvesens forslag til endret veinormal.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen øke innslagspunktet for bruk av firefelts motorvei fra årsdøgntrafikk (ÅDT) på 12 000 kjøretøy til 15 000 kjøretøy.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:69 S (2023–2024) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen og Himanshu Gulati om å oppheve godkjenning av endret veinormal – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 5. mars 2024

Sigbjørn Gjelsvik

leder

Jone Blikra

ordfører



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
ABS/fg

Vår ref
24/131-

Dato
30. januar 2024

Dok 8:69 S (2023-2024) fra Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen og Himanshu Gulati, om å oppheve godkjenning av endret veinormal

Jeg viser til representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen og Himanshu Gulati om å **oppheve godkjenning av endret veinormal**. Forslaget ble sendt til Samferdselsdepartementet 16. januar 2024.

Innledningsvis vil jeg vise til Stortingets vedtak som ble gjort gjennom behandlingen av Meld. St. 1 (2022-2022) Nasjonalbudsjettet 2022, jf. Innst. 2 S (2021-2022). Stortinget ba her regjeringen frem mot statsbudsjettet for 2023 å komme tilbake med en vurdering av veiporteføljen i NTP for å sikre en effektiv gjennomføring og oppfølging av klimamålene. Det ble samtidig presisert at gjennomgangen også skulle vurdere veinormalene, herunder en høyere terskel for trafikkmengde for bygging av firefelts motorveier.

På denne bakgrunn ba Samferdselsdepartementet Statens vegvesen om å gjennomgå ulike temaer innenfor veinormalene og vurdere mulige endringer.

I 2022 redegjorde Statens vegvesen for enkelte forslag om endringer i normalene, herunder økt innslagspunkt for firefelts motorveier og muligheten for å bygge motorveier med fartsgrense 90 km/t og 100 km/t. Samferdselsdepartementet ba Statens vegvesen om å sende forslagene på høring.

Etter at høringen var gjennomført sendte Statens Vegvesen i mai 2023 sine endelige forslag til Samferdselsdepartementet om endringer i veinormalene.

Dette var noen av de viktigste temaene i Statens vegvesens forslag til endringer:

- Veinormalklasse H2 (to/trefeltsvei med midtdeler og forbikjøringsfelt), dvs. dagens standard/dimensjonering for veier med årsgjennsnittstrafikk (ÅDT) 6 000-12 000 biler,

endres slik at den kan benyttes opp til ÅDT 15 000. ÅDT-intervallet for veinormalklasse H2 (to/trefeltsvei) fastsettes dermed til 6 000-15 000.

- På veier med ÅDT 12 000-15 000 biler endres ikke innslagspunktet for veinormalklasse H3 (firefeltsvei) fra dagens 12 000. Det skal tydeliggjøres i veinormalene at trafikkfordelingen vurderes grundig ved oppstart av det enkelte prosjektet, med sikte på å avklare om veien bør bygges som H2- eller H3-veg.
- Nedre grense for smal firefelts vei (smal veinormalklasse H3) heves fra ÅDT 6 000 til 8 000.
- Det innføres nye hastighetsklasser 90 km/t og 100 km/t for veinormalklasse H3, dvs. at nye motorveier kan bygges med disse fartsgrensene.

Etter en grundig gjennomgang av forslagene og høringsinnspillene godkjente Samferdselsdepartementet forslagene i september 2023.

I vurderingen ble det blant annet lagt vekt på innspillene gjennom den offentlige høringen, der mange av høringsuttalelsene var positive til forslagene.

Departementet vurderte det som et riktig grep å åpne for å bygge to/trefeltsveier (H2) opp til ÅDT 15 000, mot tidligere grense som var ÅDT 12 000. Endringen vil altså innebære at det kan bygges to/trefeltsvei på strekninger hvor det tidligere var krav til firefeltsvei. I vurderingen ble det lagt stor vekt på at endringene kan føre til reduserte kostnader og mindre utslipp av klimagasser og arealbruk. Departementet støttet samtidig Statens vegvesens vurderinger om at det fortsatt må være mulig å bygge firefeltsveier på strekninger med ÅDT over 12 000, der dette etter konkrete vurderinger i planleggingsfasen anses fornuftig. Eksempler på slike strekninger kan være områder med høy variasjon i trafikkfordelingen over tid, blant annet strekninger med mye utfartstrafikk og høy tungbilandel.

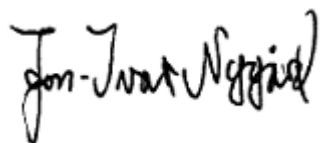
Departementet vurderte også at det ville være et viktig grep å åpne for å bygge nye motorveier (H3) med fartsgrensene 90 km/t og 100 km/t. Endringene vil gi bedre muligheter til gjenbruk av eksisterende veier, for eksempel for utbyggingsprosjekter hvor formålet er utvidelse til fire felt. I tillegg vil dette kunne gi mer fleksibilitet ved plassering av veien i landskapet og dermed kunne redusere klimagassutslipp og ulempene knyttet til arealinngreip. Særlig Nye Veier AS har vært opptatt av å få gjennomført en slik endring i veinormalene.

Jeg vil for øvrig avvise at vi med endringene legger opp til å bygge nye veier som må bygges på nytt etter kort tid på grunn av underdimensjonering. Det er fortsatt trafikkprognosene 20 år etter åpningsåret som skal legges til grunn for valg av standard og dimensjonering av det aktuelle veiprojektet.

Som det fremgår av redegjørelsen over, bygger endringene som Samferdselsdepartementet har godkjent på anbefalinger fra fagmyndigheter og uttalelser fra flere interessenter i høringen. Endringene er også i tråd med tidligere føringer fra Stortinget. Jeg er trygg på at det var riktig å gjennomføre endringene.

Det er ikke aktuelt for Samferdselsdepartementet i dag å reversere endringene av veinormalene som ble godkjent i september 2023.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive style with a large initial "J".

Jon-Ivar Nygård

