

Stortinget, Transport og kommunikasjonskomiteen

Dato: 20. april 2026

Høringsinnspill 227 S (2025–2026) – Representantforslag om bedre rammebetingelser for Nye Veier AS

Rådgivende Ingeniørers Forening (RIF) er bransjeforeningen for de rådgivende ingeniørfirmaene i Norge. Våre over 500 medlemsbedrifter, med mer enn 15 000 ansatte over hele landet, planlegger og prosjekterer store deler av veinettet, fra tidlig fase til bygging, drift og vedlikehold. RIFs medlemmer er derfor en sentral rolle i å sikre at investeringer i infrastruktur gir varig verdi, høy kvalitet og best mulig utnyttelse av fellesskapets midler.

Representantforslaget tar opp flere viktige spørsmål om hvordan Nye Veier AS skal styres og finansieres fremover. RIF er positiv til hovedretningen i forslaget om å styrke rammebetingelsene for selskapet, som har vært et viktig bidrag til å tenke nytt og få mer igjen for pengene ved veibygging.

Evalueringen fra Menon Economics (2023) viser at modellen har gitt bedre kostnadskontroll og mer effektiv prosjektgjennomføring. Det betyr i praksis at staten får bygget mer vei for de samme pengene. Samtidig er gevinstene avhengige av tydelige rammer og riktige insentiver, særlig når porteføljen utvides. Skal modellen videreutvikles, må den derfor både bidra til å bygge mer vei raskere og bidra sikre god forvaltning av det som allerede er bygget.

På denne bakgrunn vil RIF særlig løfte frem to forhold:

- Behovet for egne og forutsigbare midler til drift og vedlikehold.
- Behovet for helhetlige prioriteringer i Nasjonal transportplan, der sammenhengen mellom transportformer og transportkorridorer, samt nytten for sentrale mål som beredskap, trafiksikkerhet, framkommelighet og verdiskaping, vektlegges fremfor enkeltprosjekter og mål om høy hastighet.

Drift og vedlikehold må få egne og forutsigbare rammer

RIF mener det er et grunnleggende problem at kostnader til drift og vedlikehold av ferdigstilte veier i dag i stor grad må dekkes innenfor investeringsrammene til Nye Veier AS. Dette svekker forutsetningen for rask og sammenhengende utbygging, og går samtidig på bekostning av kvaliteten på det som allerede er bygget.

Funnene i RIFs rapport Norges tilstand 2025 viser at store deler av riks- og fylkesveinettet allerede har et betydelig vedlikeholdsetterslep og oppgraderingsbehov. Samtidig gjør kostnadsvekst, klimaendringer og økt belastning infrastrukturen mer sårbar. Når vedlikehold utsettes, brytes veinettet raskere ned. Det gir høyere livsløpskostnader og øker risikoen ved ekstremvær og kriser. Når nye veier i tillegg tas i bruk uten at det følger tilstrekkelige midler til drift og vedlikehold, bygges det i praksis opp et nytt framtidig etterslep fra første dag. Over tid øker dette risikoen for både høyere samfunnsøkonomiske kostnader og et transportsystem som fungerer dårligere enn forutsatt.

RIF er derfor positive til at det arbeides med en egen, tydelig og forutsigbar bevilgning til drift og vedlikehold for veier bygget av Nye Veier AS. Dette er nødvendig for å ta vare på verdiene som allerede er investert, sikre trafiksikkerhet og beredskap og unngå at nye investeringer bygger opp et nytt framtidig etterslep. Skal Norge lykkes med å bygge raskere og mer sammenhengende, må det også settes av penger til å ta vare på veiene over tid. Erfaringene fra veisektoren viser at når ansvar og oppgaver øker uten tilsvarende økonomiske rammer, øker risikoen for kortsiktige løsninger og høyere kostnader over tid.

Helhetlige prioriteringer i NTP må veie tyngre enn enkeltprosjekter

Effekten av nye hovedveier avhenger i stor grad av hvordan de henger sammen med resten av transportsystemet. En ny vei gir begrenset nytte dersom den kobles på et veinett med lav standard, manglende vedlikehold eller svake omkjøringsmuligheter. Dette er særlig viktig i et beredskapsperspektiv, der transportsystemet fungerer som et sammenhengende nett, og svikt i én del raskt kan få konsekvenser for helheten.

RIF vil derfor understreke at prioriteringene i større grad ta utgangspunkt i helheten: tilstanden på det øvrige veinettet, sammenhengen mellom vei, jernbane og øvrige transportformer og hvordan transportkorridorer fungerer som system, ikke som enkeltstrekninger.

Representantforslaget foreslår oppstartsbevilgning til FRE16. RIF mener at slike store vei- og jernbaneprosjekter må vurderes helhetlig i arbeidet med ny Nasjonal transportplan, der behovene sees samlet og prosjekter prioriteres ut fra samfunnsnytte, som bidrag til verdiskaping, beredskap, trafiksikkerhet, fremkommelighet og robusthet i transportsystemet.

RIF er mindre opptatt av et sammenhengende høyhastighetsveinett som eget mål. Det avgjørende er ikke hvor raskt det er mulig å kjøre på enkeltstrekninger, men hvordan transportsystemet fungerer samlet – også når det oppstår avbrudd eller kriser. RIF mener derfor det viktigere å prioritere:

- klare og sammenhengende transportkorridorer nord–sør og vest–øst på tvers av transportformer
- sikre og fungerende omkjøringsveier og alternative ruter
- tilstrekkelig standard og bæreevne i eksisterende veinett
- løsninger som styrker totalberedskap og samfunnssikkerhet i hele landet

RIFs hovedanbefalinger

På bakgrunn av dette anbefaler RIF at Stortinget:

- videreutvikler Nye Veier-modellen innenfor rammer som sikrer kvalitet, forutsigbarhet og god forvaltning
- etablerer egne og forutsigbare midler til drift og vedlikehold av veier bygget av Nye Veier AS
- prioriterer prosjekter i Nasjonal transportplan ut fra samlet samfunnsøkonomisk og beredskapsmessig nytte
- vektlegger sammenhenger mellom transportformer og transportkorridorer fremfor generelle mål om høyhastighetsstrekninger