

# Ny tid for offentlige bygg og veier – slankere, billigere og grønnere?

Holger Schlaupitz, fagsjef i Naturvernforbundet, på #Klimafrokost 17. juni 2022



E39, Mandalskrysset  
Foto: Espen Mills



# Miljøutfordringer fra veitrafikk (1)

## ■ Infrastruktur:

- Arealnedbygging (natur, matjord, friluftsområder etc.)
- Arealoppsplitting
- Klimagassutslipp fra bygging og drift

## ■ Produksjon av kjøretøy:

- Ressursforbruk
- Klimagasser

## ■ Bruk av kjøretøy:

- Energiforbruk
- Klimagassutslipp
- Utslipp av svevestøv og mikroplast
- Støy



# Miljøutfordringer fra veitrafikk (2)

- Med økt utbyggingsomfang og økt toppfart ved nybygging (110 km/t fra 2015) blir miljøkonsekvensene enda større
- Økt fart forsterker miljøutfordringene, direkte og indirekte
  - Fordi økt fart krever rettere veier (4 felt for 110 km/t krever «dobbelt så rett» vei som 2/3 felt for 90 km/t)
  - Fordi økt fart øker miljøutfordringene fra trafikken målt per kjøretøykilometer (energi, svevestøv, støy etc.)
  - Fordi økt fart gir nyskapt trafikk



Virksomhet	Strekning	Utslipp fra transport, drift og vedlikehold i 2030 i tonn CO2	Direkte bygge-utslipp i tonn CO2		Indirekte bygge-utslipp i tonn CO2		Utslipp fra arealbruksendring i tonn CO2	Lengde i km
NV	E136 Dombås-Vestnes	400	200	400	-	146		
NV	Rv. 4 Oslo-Mjøsbrua	15 900	56 600	172 900	260 000	119		
NV	E6 Dombås-Ulsberg	400	7 200	14 100	-	103		
NV	E39 Stord-Os (gassferge)	57 300	45 900	335 800	230 000	76		
NV	E39 Stord-Os (nullutslippsferge)	28 100	45 900	335 800	230 000	76		
NV	E39 Bokn-Stord	5 000	41 300	310 500	180 000	73		
SVV	E10/Rv85 Tjelsund-Gullesfjordbotn-Langvassbukta	1 171	23 684	121 951	161 000	68		
SVV	E16 Fellesprosjektet + Skaret-Høgk.	200	18 200	104 300	52 000	63		
NV	E6 Åsen-Steinkjer	12 700	32 300	149 400	50 000	51		
NV	E134 Øst-Vest	-	19 500	68 300	160 000	49		
NV	E6 Otta-Dombås	500	1 400	3 500	-	48		
SVV	E39 Ådland - Svevatjønn (Hordfast) (gassferge)	7 400	36 000	512 600	142 000	47		
SVV	E39 Ådland - Svevatjønn (Hordfast) (nullutslippsferge)	5 700	36 000	512 600	142 000	47		
NV	E14 Stjørdal-Meråker	0 000	18 300	55 400	-	47		
SVV	E39 Ålesund - Molde	1 051	41 900	297 000	167 000	40		
NV	E8 Nordkjøbotn-Tromsø	200	6 900	36 100	60 000	19		
SVV	E134 Saggrenda - Elgsjø	300	7 300	30 800	55 000	15		
SVV	Rv 4 Gjøvik sør - Mjøsbrua	400	9 700	34 200	33 000	15		
SVV	E18 Retvet - Vinterbro	200	9 400	60 100	30 000	14		
SVV	E134 Røldal - Seljestad	200	9 900	27 000	6 000	14		
SVV	Rv. 4 Roa - Gran grense inkl. Jaren - Amundrud/Almenningsdelet - Lygnebakken	500	4 200	9 500	36 000	13		
NV	E39 Ålgård-Hove	1 100	7 600	26 500	16 000	13		
SVV	E8 Sørbotn - Laukslett	200	3 000	29 900	33 000	10		
SVV	E39 Lønset - Hjelset	200	2 600	16 800	27 000	9		
SVV	E16 Nymoan-Eggemoen	700	5 000	10 800	27 000	9		
NV	Rv. 25 Hamar-Løten	300	6 000	16 600	5 000	9		
SVV	E134 Dagslett - E18	200	6 100	39 100	7 000	9		
SVV	E39 Ålgård - Hove	700	7 300	36 900	10 000	8		
NV	Rv. 80 Bodø-Fauske	400	2 800	8 400	7 000	8		
SVV	E136 Flatmark - Monge - Marstein	200	3 300	11 800	17 000	7		
SVV	Rv 36 Skjelsvik - Skyggstein	700	6 600	49 600	8 000	6		
SVV	E39 Fjøsanger - Ama - Vågsbotn - Klauvaneset	700	28 300	146 200	17 000	6		
SVV	E136 Stuguflaten - Raudstøl	-	1 500	2 700	13 000	5		
SVV	E6 Selli - Asp	-	1 600	4 800	11 000	5		
SVV	Rv 80 Adkomst ny Bodø Lufthavn	-	1 100	2 000	3 000	4		
SVV	Rv 22 Glommakryssing	800	2 200	25 400	3 000	3		
SVV	E18/E39 Gartnerløkka - Kolsdalen	800	2 000	15 600	-	1		
SVV	Rv 862/E8 Tverrforbindelsen Tromsø	-	3 000	19 700	800	1		
SVV	E136 Breivika - Lerstad (Bypakke Ålesund)	100	4 500	36 400	-	-		
SVV	Rv 282 Holmenbrua	600	-	10 100	-	-		
JBD	Flere og raskere tog på Dovrebanen (indre IC): To tog i timen til Hamar, trinn 3	800	-	-	27 000	-		
JBD	Ny rutemodell Vossebanen: Redusert framføringstid og bedre godskapasitet (R2027), tr	500	-	-	-	-		
JBD	Ny rutemodell Østlandet (R2027)	700	-	-	-	-		
JBD	Ny rutemodell Trønderbanen: Fra ett til to tog i timen Melhus-Steinkjer	300	-	-	-	-		
JBD	Bedre nettdækning	-	-	-	-	-		
JBD	Ny rutemodell Jærbanen: Fra kvarter til timinuttersintervall til Skeiøene og fire tog i time	200	-	-	-	-		
JBD	Kombitransport Oslo-Narvik/Midt-Sverige	17 800	-	-	-	-		
JBD	Kombitransport Oslo-Trondheim/Åndalsnes	9 900	-	-	-	-		
JBD	Kombitransport Oslo-Bergen	7 100	-	-	-	-		
JBD	Kombitransport Trondheim-Bodø	-	-	-	-	-		
JBD	Ny regiontogforbindelse og en times kortere framføringstid Oslo-Hønefoss (-Bergen), f	5 100	-	-	130 000	-		

Nasjonal transportplan  
2022–2033:  
Klimaeffekt av  
virksomhetenes  
prioriterte prosjekter i  
NTP 2022–2033



Naturvernforbundet

# Forutsetninger for god veiplanlegging

- Planlegge for at miljømål, jordvernmål, nullvekstmål, godsoverføringsmål osv. faktisk skal innfris – og ikke bruke prognoser som ikke speiler dette
- Følge firetrinnsprinsippet ved planlegging (i tråd med håndbok 712 *Konsekvensanalyser*)

*Analyser av tiltak for løse et problem i transportsystemet bør i prinsippet skje etter «firetrinnsmetodikken»:*

- 1. Tiltak som kan redusere transportbehovet og påvirke valg av transportmiddel*
- 2. Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøyer*
- 3. Mindre ombyggingstiltak*
- 4. Større ombyggingstiltak eller utbygging i ny trasé*



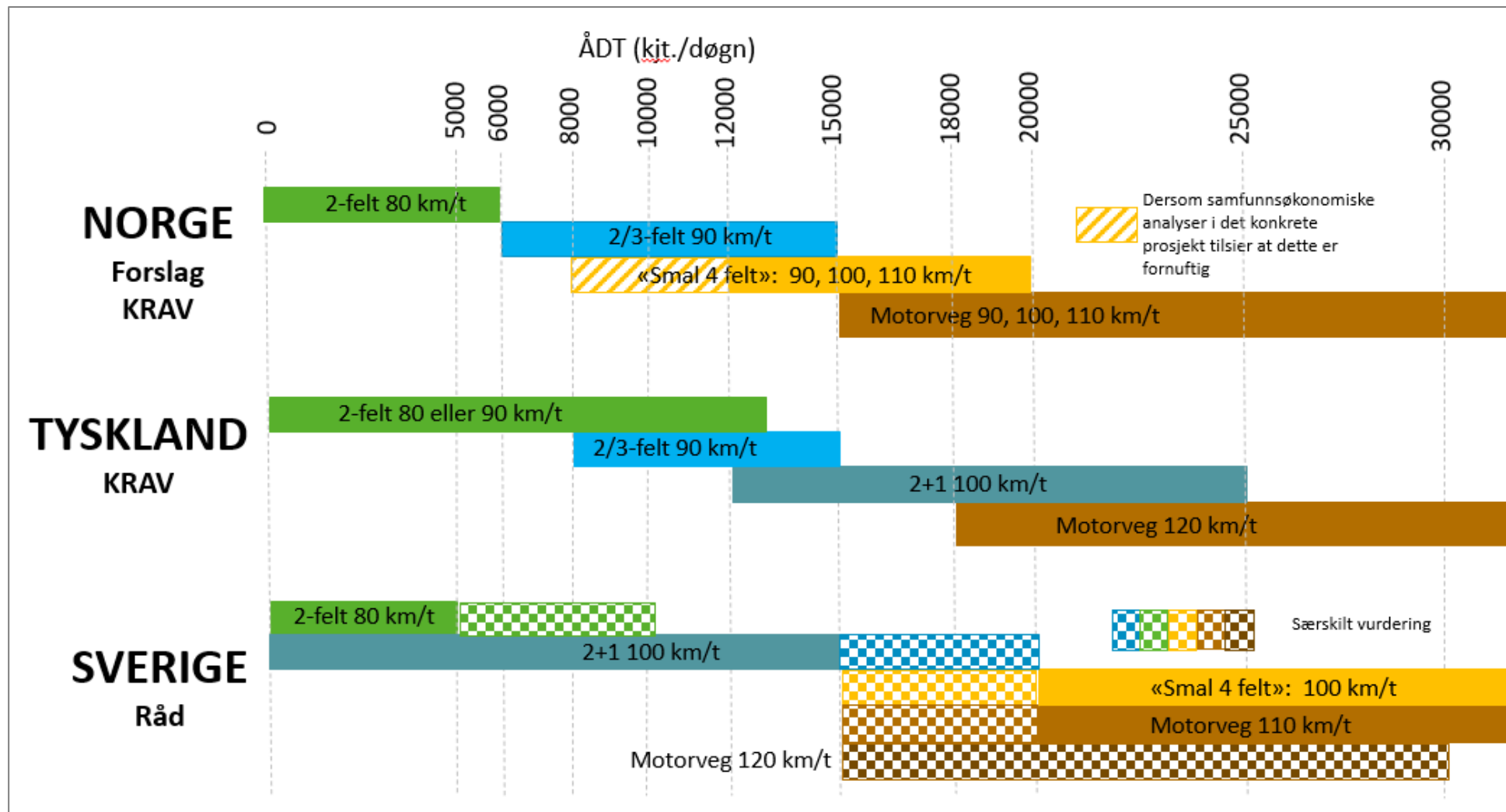
# Konkrete endringer i praksis og regelverk

- Følge Stortingets anmerkninger om å utnytte fleksibiliteten i regelverket for å hindre tap av natur og matjord og redusere kostnader og bompenger
- Endre regelverket for veibygging i tråd med faglige anbefalinger, bl.a. økt bruk av 2/3 felt framfor 4 felt, samt senke dimensjonerende fart
- Endre regelverket slik at det blir enklere å oppgradere dagens veier til en bedre standard



Dølebrukrysset på ny E39 mellom Kristiansand og Mandal.  
Foto: Espen Mills

# Forslag fra Statens vegvesen 15. juni 2022



Statens vegvesen (2022): Oppdrag om vurdering av endringer i vegnormalen N100, vedlegg 1

# Verd å minne om

- Statens vegvesen gjennomførte en utredning om veistandarder i 2019. Den viser at 2/3 felt for 90 km/t gir:
    - bedre samfunnsøkonomi
    - lavere utbyggings- og vedlikeholdskostnader
    - bedre trafiksikkerhet
    - lavere klimagassutslipp
    - mindre arealinngrep
- enn smal 4-feltsvei for 110 km/t (ved trafikk mellom 6000 og 12 000 kjøretøy i døgnet)





# Store utbyggingsplaner

- Motorveinettet i Norge er økt fra 73 km i 1990 til 575 km i 2022
- Naturvernforbundets rapport analyserer veiplaner på 23 strekninger for utbygging av ytterligere om lag 850 km:
  - 30 000 dekar ekstra areal
  - 285–290 mrd. kroner i byggekostnader ekskl. renter og med «gamle» forutsetn.
- Nye motorveier binder opp store beløp og gjøre det vanskeligere å prioritere utbedring og vedlikehold av eksisterende riks- og fylkesveinett



Påbegynt E6 sørøst for Berkåk



# Overdimensjonerte planer

- Det planlegges nye motorveier til tross for:
  - at det noen steder er svært god vei fra før
  - at det flere steder er lave trafikkmengder, langt under kapasitetsgrensa
  - at det noen steder er satt tydelige mål om at personbiltrafikken ikke skal vokse

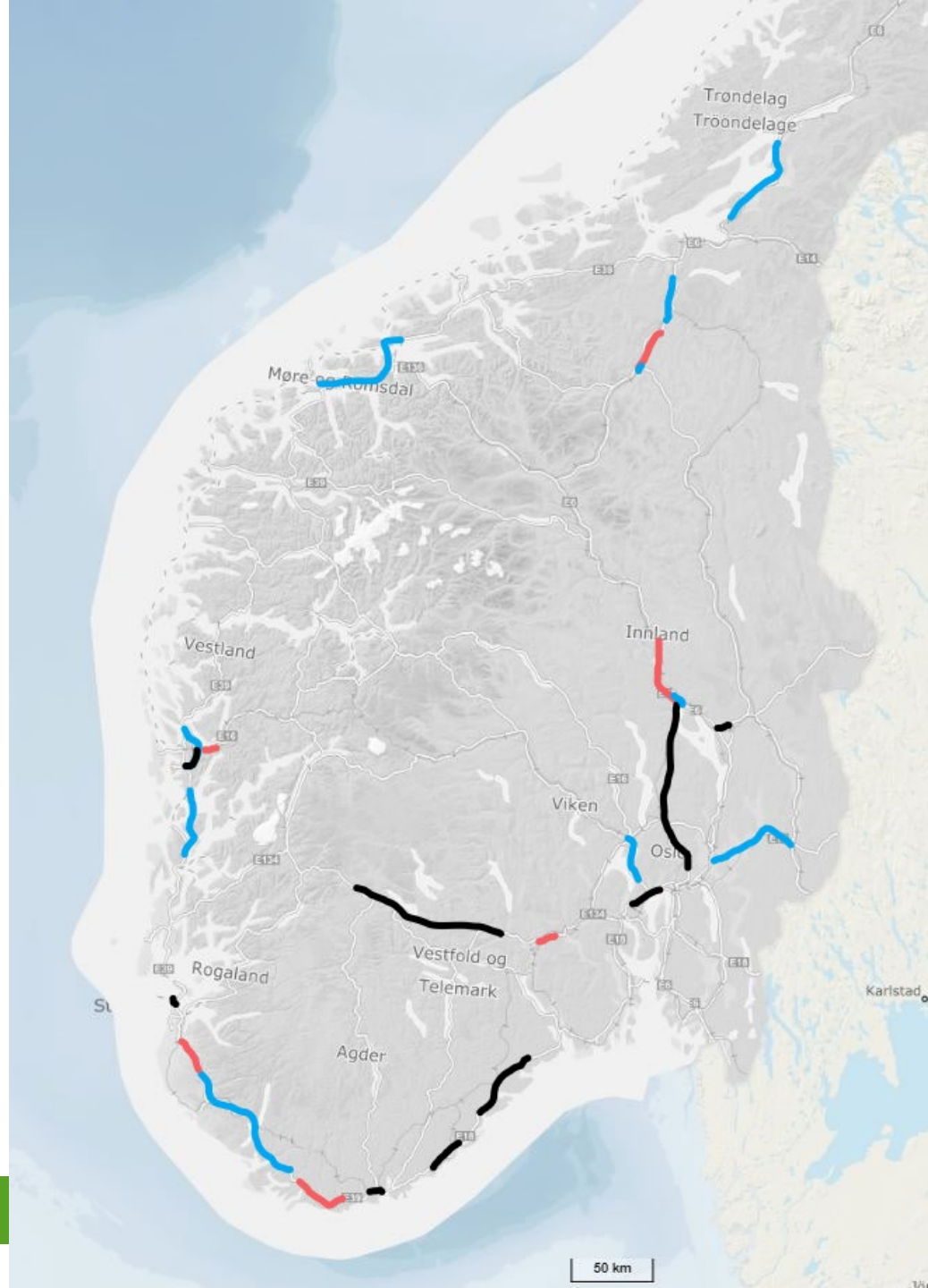


T. v.:  
E6 nord for Åsen

T. h.:  
E39 over  
Fedafjorden  
(Foto:  
Espen Mills)



De 23 strekningene fra  
Lyngdal i sør til Steinkjer  
i nord



Naturvernforbundet

# Vår alternative analyse

- De 23 strekningene er utbygginger som er med i NTP, i Nye Veiers portefølje, i bypakker eller er med i Statens vegvesens gjennomføringsplan
- Strekningene har en varierende standard. Målet er å oppnå en vei med god trafiksikkerhet og funksjonalitet framfor å ha fokus på kortere reisetid for dem som skal reise langt
- For noen strekninger foreslår vi at ny vei droppes og dagens vei beholdes omtrent som i dag
- Noen veier kan forholdsvis enkelt oppgraderes, mens andre krever større ombygginger
- For noen strekninger aksepterer vi ny vei, men da med 2/3 felt og 90 km/t framfor 4 felt for 110 km/t



# Resultater

- Vi har gjort overslagsberegninger på endringer i utbyggingskostnader, klimagassutslipp fra bygging og behov for nytt areal mellom de foreliggende planene og våre alternative løsninger. Disse viser at:
  - Utbyggingskostnadene vil reduseres med om lag 75 prosent, tilsvarende 210–225 milliarder kroner (i 2021-kroneverdi og med det kostnadsnivået som lå til grunn ved utarbeidelsen av NTP)
  - Byggeutslipp inkl. arealendringer vil reduseres med rundt 5 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter (basert på en faktor på 23 tonn per million kroner) – og mer om frigjorte midler gjør det mulig å satse mer på klimavennlige løsninger på gjenværende utbygginger/utbedringer
  - Behovet for nytt areal vil reduseres med om lag 80 prosent, tilsvarende 20 000–25 000 dekar

# Det haster å endre planene

- Både Staten vegvesen og Nye Veier har flere store prosjekter som nærmere seg oppstart for utbygging
- Viktig at planene endres nå – før det er for seint

Bønder og naturvernere står sammen om å endre planene for E6 i Melhus

