

Oslo, 7. april 2021

Til
stortingsrepresentantene fra Oppland
transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget

TRANSPORTKORRIDOREN OSLO–HADELAND–MJØSBRUA – PRIORITERINGER I NASJONAL TRANSPORTPLAN

Innledning og hovedbudskap

I regjeringens forslag til Nasjonal transportplan 2022–2033 (NTP) er det satt av midler til utbygging av riksvei 4 Hunndalen–Mjøsbrua, i tillegg til at arbeidet med motorveien Roa–Gran fortsetter. Nylig er også riksvei 4 fra Jaren mot Lygna bygd ut, et arbeid som nå videreføres nord for Lygna.

Prosjektet Hunndalen–Mjøsbrua vil skape betydelige utfordringer, men vi går ikke nærmere inn på det i dette brevet. Det som er viktig og riktig, er at NTP ikke inkluderer en ny riksvei 4 i ny trasé mellom Jaren og Eina. En slik motorvei vil gi store natur- og miljøkonflikter og være svært overdimensjonert. Om den skulle bygges, vil den erstatte den delen av veien som er under utbygging – fra Jaren og forbi Lygna.

Nye Veier AS hevder at en sammenhengende motorvei mellom Oslo og Mjøsbrua vil bli lønnsom for samfunnet. Nye Veier er en samfunnsaktør med egeninteresse i å bygge ut motorveier. Selskapet er tidligere blitt kritisert for å overdrive nytteeffektene av sine prosjekter. Både konseptvalgutredningen for transportsystemet Jaren–Gjøvik–Moelv og den etterfølgende eksterne kvalitetssikringsrapporten er svært tydelige på at det ikke vil være riktig å bygge ny vei i ny trasé fra Jaren til Eina og videre forbi Gjøvik.

I desember 2020 presenterte transportvirksomhetene, inkludert Statens vegvesen og Nye Veier, en rapport om klimakonsekvensene av aktuelle nye utbyggingsprosjekter som vurderes i NTP-prosessen. Ny motorvei på riksvei 4 Oslo–Mjøsbrua rager høyt på lista over veiutbygginger med store negativ virkning for klimaet. Dette skyldes i stor grad at en slik motorvei vil legge beslag på nye arealer som skog og myr og dermed føre til høye klimagassutslipp. I tillegg kommer store utslipp fra byggeprosessen. Utover dette vil en slik motorvei også bidra til økt trafikk og høyere fart. Til tross for omfattende elektrifisering viser rapporten at mye motorvei vil føre til økte klimagassutslipp fra kjøretøyene, ikke bare fra bygging av veien.

En ny motorvei fra Oslo til Mjøsbrua via Hadeland vil øke kapasiteten og generere mer biltrafikk. Dette vil undergrave nullvekstmålet for personbiltrafikken i byområdene. Gjøvikbanens trafikkgrunnlag vil også svekkes og kunne slå beina under togtilbudet, noe som vil ha betydelige negative ringvirkninger i regionen og for miljøet.

Naturvernforbundet ber om at riksvei 4 utvikles videre i form av trafikksikkerhetstiltak og andre utbedringer av dagens vei. Debatten om en ny trasé Jaren–Eina må legges død, i tråd med konklusjonene fra tidligere utredninger. Gjøvikbanen må rustes opp, i første omgang med vekt på tiltak som kan øke antall togavganger og få i gang igjen godstrafikken nord for Roa.

Store inngrep fra ny vei i ny trasé

En firefelts motorvei for 110 km/t gir store inngrep. Når farten skal være så høy, kan lite av dagens vei gjenbrukes. Det betyr at det kreves ny trasé, med tilhørende nedbygging og oppdeling av arealer og med støy som sprer over større områder.

Områdene mellom Jaren og Eina har få store naturinngrep og er verdifulle for naturopplevelse annen bruk. Motorveitbygging her vil gi nye inngrep i skog- og myrområder, med tilhørende negative konsekvenser for artsmangfoldet og karbonlagring.

Eventuelt utbygging av riksvei 4 lenger sør, gjennom Nittedal, vil også ha store konsekvenser for natur og miljø. En eventuell ny vei her vil måtte gå gjennom en dal som består av boligområder, dyrka mark og natur.

Overdrevne nytteeffekter

Nye Veier AS mener at en ny motorvei mellom Oslo og Mjøsbrua via Hadeland vil bli lønnsom. Men samfunnsøkonomiske beregninger kan gjøres med ulike forutsetninger, noe som gjerne leder til sprikende resultater. Nordlandsforskning publiserte i 2018 en rapport om temaet og konkluderte blant annet med at det utfra analysene ser ut til å være en sammenheng mellom hvem som er oppdragsgiver for utredningen, og hvilket resultat utredningen kommer fram til. Det er særlig nytteeffekten som har en tendens til å bli justert opp når oppdragsgiver har sterke interesser i at prosjektet realiseres.¹

Artikkelen *Nye Veier feilinformerer om nytten av firefelts motorveier med 110 km/t*, skrevet av blant andre Harald Norem, tidligere professor i veibygging ved NTNU, peker på at Nye Veier i tidligere utredninger av veiprosjekter i Trøndelag bruker urealistiske tall på reisetidsgevinster og trafikkmengder for å sannsynliggjøre de positive effektene av å bygge firefelts motorveier med fartsgrense på 110 km/t.²

Vi mener derfor at det er viktig å ta i betraktninger flere analyser og være nøye med ekstern kvalitetssikring.

Det er verd å understreke at en ny motorvei i ny trasé har vært tema i flere utredninger. Statens vegvesen og Jernbaneverket gjennomførte en konseptvalgutredning (KVU) i 2016 der dette alternativet lå inne. Denne utredning var gjenstand for ekstern kvalitetssikring.³ Begge utredningene konkluderer med at en ny motorvei fra Jaren til Eina og forbi Gjøvik ikke er samfunnsøkonomisk lønnsom. Konseptvalgutredningen anbefaler at dagens vei utbedres og gjøres mer trafiksikker, et arbeid som pågår på strekningen fra Jaren og forbi Lygna.

Tilhengerne av å bygge ut riksvei 4 til en sammenhengende motorvei for høy fart regner også med at veien vil få mye ny trafikk. Ja, motorveibygging skaper ny trafikk med tilhørende miljøproblemer. Det blir mer attraktivt å reise over lengre distanse, og jernbanen og annen kollektivtransport utkonkurreres.⁴ En slik trafikkvekst teller positivt i en samfunnsøkonomisk analyse for veien, til tross for at det er satt som mål for byene at personbiltrafikken ikke skal vokse. Det bør få varselklokkene til å ringe.

En ny riksvei 4 vil også ta trafikk fra E6 øst for Mjøsa. Det betyr at investeringene som er gjort og fortsatt skal gjøres der, blir mindre lønnsomme. Det er faktisk også enkelte som hevder at det er bra om det lages ny motorvei Jaren–Eina da denne vil få mindre stigning, noe som reduserer drivstofforbruket for lastebilene. Men om riksvei 4 skal bli «rake veien» mellom Oslo og Nordvestlandet/Midt-Norge og dermed få overført trafikk fra E6, så vil den overførte trafikken få langt større stigninger enn om trafikken ville forblitt på E6, da høyeste punktet på en ny vei over Hadeland og Toten fortsatt vil ligge 250 meter høyere. Det er dobbelt så mye ekstra enn det som spares av å bygge ny vei Jaren–Eina.

25. mars la et utvalg fram NOU 2021: 4, *Norge mot 2025 — Om grunnlaget for verdiskaping, produksjon, sysselsetting og velferd etter pandemien*. Den peker på at arbeids- og reisemønstre kan endres permanent og redusere lønnsomheten for infrastrukturprosjekter, og at blant annet store veiutbygginger kanskje kan reduseres.⁵

Det faglige grunnlaget

Trafikkmengden på riksvei 4 mellom Jaren og Eina ligger på rundt 6000 kjøretøy i døgnet i gjennomsnitt (ÅDT). Det er relevant å se litt hva ulike faglige utredninger sier om veistandarder for veier med slike trafikkmengder.

Statens vegvesens utredning av veistandarder i 2019

Med den siste revisjonen av vegnormalene skal det ved nybygging av vei med ÅDT 6000–12 000 kunne velges mellom to-/trefeltsvei med midtrekkverk og fartsgrense 90 km/t eller smal firefeltsvei med midtrekkverk og fartsgrense 110 km/t. Nye Veier ønsker en løsning med firefeltsvei og 110 km/t ved utbygging av riksvei 4. Det er verd å understreke at tungtrafikken ikke får glede av høyere hastighet enn 80 km/t.

I Statens vegvesens faglige utredning fra oktober 2019 av smal firefelts vei og standarder på veier med ÅDT 6000–20 000 kan vi sitere blant annet følgende om relevante temaer:⁶

Trafikksikkerhet

Det anslås at en 2/3-felts veg med fartsgrense 90 km/t har 10 prosent lavere ulykkesrisiko enn en smal 4-felts veg med fartsgrense 110 km/t. Disse verdier gjelder for vegstrekninger i dagen.

Kapasitet

For å opprettholde en tilfredsstillende avviklingskvalitet i dimensjonerende time anslås det at en 2/3-felts veg kan avvikle 15 000–18 000 kjøretøy pr. døgn. Med utgangspunkt i generelle vurderinger av blant annet tungtrafikkandel, veggeometri, trafikkenes fordeling over døgnet og retningsfordeling kan 2/3-feltsveger ha en øvre ÅDT-grense på ca. 15 000.

Støy

En økning i fartsgrense fra 90 til 110 km/t gir en merkbar økning i støynivå (opp mot 2 dB). Økningen i gjennomsnittlig støynivå er sammenlignbar med økningen i støynivå som følge av 50 prosent økning i trafikkmengde.

Arealinngrep

Arealinngrepene øker i takt med økende vegbredde og sikkerhetssone, og økt konfliktgrad mht. friluftsliv/by- og bygdelig, naturmangfold, kulturarv og naturressurser som dyrka jord må påregnes. En 2/3-felts veg har vekslende vegbredde på 12,5 m og 15 m. Gjennomsnittlig bedde er 13,5 m når det legges til grunn to forbikjøringsfelt i begge retninger pr. 10 km veg. Breddeforskjell i forhold til en smal 4-felts veg blir dermed 6,5 m. Kravene til sikkerhetssone avhenger av fartsgrense. Ved 90 km/t (og ÅDT ≤ 12 000) er sikkerhetssonen 8 m, og ved fartsgrense 110 km/t er kravet 10 m. Dette tilsier en økning i arealinngrepene på 35 prosent for veg i dagen.

Byggekostnader og samfunnsøkonomi

Utredningen har sett konkret på tre aktuelle utbyggingsprosjekter og vurdert ulike veistandarder for disse. Sitat:

For alle de tre prosjektene, uavhengig av trafikkbelastning, er hovedkonklusjonen at en 4-feltsveg med fartsgrense 110 km/t vil ha lavere samfunnsøkonomisk lønnsomhet enn en 2/3-felts veg med fartsgrense 90 km/t. De viktigste årsakene til dette er følgende:

- *Investeringskostnaden for en smal 4-feltsveg øker med mellom 30 og 60 prosent i forhold til investeringskostnaden for en 2/3-feltsveg for de tre prosjektene.*

- *Kjøretøykostnadene øker pga. høyere hastighet.*
- *Drifts- og vedlikeholdskostnadene øker pga. økt vegareal og pga. 2-løpstunneler i stedet for 1-løpstunneler. Drift og vedlikehold av tunneler er en vesentlig del av drifts- og vedlikeholdskostnadene.*
- *Kostnadene for luftforurensing øker pga. økt hastighet.*

Konsekvenser oppsummert

Utredningens kap. 5.5. oppsummerer konsekvensene slik:^a

Tabell 5: Sammenstilling av standard 2/3-felts veg og smal 4-felts veg

Konsekvens	2/3-felts veg	Smal 4-felts veg
Investeringskostnader (kr/lm)	125 000 - 200 000	200 000 - 500 000
Ulykker (%)	-	+ 10
Kapasitet (ÅDT)	15 000 – 18 000	40 000 – 50 000
Arealinngrep (%)	-	+ 35
Støy, økning (dB)	-	+ 2

Både utredningens generelle vurderinger, ikke-prissatte konsekvenser (støy, arealinngrep) og de samfunnsøkonomiske beregningene viser at standard med 2/3-felts veg med ÅDT 6000–12 000 vil være mest gunstig.

Statens vegvesens gjennomgang av veistandarder i 2015

I 2015 la Statens vegvesen fram forslag til endringer av veinormalene (håndbok N100). Etaten ville da øke innslagspunktet for bygging av firefelts motorvei fra ÅDT 12 000 til ÅDT 15 000 basert på blant annet en utredning fra NTNU som viser at en to-/trefeltsvei har tilstrekkelig kapasitet, og at en firefeltsvei derfor blir en for kostbar løsning for så lave trafikkmengder som ÅDT 12 000.⁷ Dermed ville Norge få en praksis som var nærmere den som er vanlig i sammenliknbare land. Samferdselsdepartementet satte imidlertid en stopper for det faglige forslaget fra Statens vegvesen.

Annen relevant fagkunnskap

I artikkelen *Effektivitet viktigere enn klimaet* i fagtidsskriftet Samferdsel skriver forskerne Thor-Erik Sandberg Hanssen og Gisle Solvoll⁸ om verdsetting av tidsbesparelser versus klimagassutslipp i de samfunnsøkonomiske beregningene. Hovedbudskapet er at vi i nyttekostnadsanalysene for veiprojekter i Norge verdsetter reisetidsbesparelser høyere og klimagassutslipp lavere enn i tilsvarende analyser i Sverige og Finland. Det betyr at et veiprojekt som kutter reisetid, men gir økte klimagassutslipp, ville blitt mer ulønnsomt i Sverige og Finland enn i Norge.

1. desember 2020 presenterte transportvirksomhetene og Miljødirektoratet en studie av klimakonsekvensene av potensielle nye samferdselsutbygginger.⁹ Den bringer tall på endringene i bilenes klimagassutslipp som følge av endringer i trafikkomfang og hastighet, og vi ser at mange veiprojekter gir økte utslipp, til tross for at studien legger til grunn rask innfasing av elektriske biler. Det viktigste i studien er likevel at den avdekker store utslipp fra bygging, inkludert estimerer på klimagassutslipp som oppstår når arealer som myr og skog bygges ned. Dette er viktig kunnskap om konsekvenser av å bygge ned og forstyrre naturen, som kommer på toppen av effektene på naturmangfoldet og for friluftslivet.

Ytterligere miljøkonsekvenser samt trafikkvekst

Vi skal ikke gå i dybden på miljøkonsekvensene av høyere fart, men vi må nevne noen forhold.

^a Merk at [desibelskalaen er logaritmisk](#). Nå støynivået øker med 3 desibel (dB), doubles lydenergien.

Energibehovet øker, noe som gir høyere drivstofforbruk. En artikkel fra 2018 viser at forbruket til en Tesla kan være minst 40 prosent høyere ved kjøring i 110 km/t enn i 90 km/t.¹⁰ Dette betyr lavere rekkevidde eller alternativt behov for større batterier med tilhørende konsekvenser for miljø, ressursbehov og økonomi. Videre er det viktig å være klar over at slitasje på bildekk er den klart største kilden til utslipp av mikroplast i Norge.¹¹ Økt fart og mer trafikk forsterker dette problemet ytterligere.

Kortere reisetid med bil som følge av økt fartsgrense og økt veikapasitet bidrar til mer trafikk. Dette skyldes både direkte effekter i form av at folk velger privatbil framfor andre transportformer. Men de største effektene oppstår fordi kortere reisetid gjør det mer attraktivt å blant annet pendle over lengre distanser.⁴ Denne nyskapte trafikken forsterker miljøutfordringene fra transport og truer nullvekstmålet for byene, i og med at den økte trafikken også fordeler seg på andre deler av veinettet. Dette kan igjen skape nye kø- og miljøproblemer i både større og mindre byer og tettsteder og kan utløse nye, store investeringsbehov.

En ny motorvei vil også svekke togets trafikkgrunnlag og slå beina under framtidig satsing på Gjøvikbanen.

Fortsett å ruste opp dagens vei

Naturvernforbundet ber om at riksvei 4 fra Jaren og nordover rustes opp i tråd med konklusjonene fra transportetatens konseptvalgutredning. Det betyr utbedringer med vekt på trafiksikkerhet og ikke ny vei i ny trasé. Videre må Gjøvikbanen utbedres for å kunne få avganger hver time til og fra Gjøvik og i tillegg ytterligere flere avganger sør for Jaren. Mindre forbedringer må også gjøres for å få til effektiv godstransport, blant annet ved å etablere en terminal i nærheten av Eina, slik at godstrafikken kan komme i gang igjen nord for Roa. På lengre sikt kan det bli aktuelt med et nytt dobbeltspor på den søndre del av banen, noe som vil bidra til å overflødiggjøre veiutbygging i Nittedal, slik at vi unngår at det pumpes enda flere biler inn i Oslo.

Med vennlig hilsen



Heidi Kristoffersen
leder i Naturvernforbundet i Oppland



Silje Ask Lundberg
leder i Naturvernforbundet

Sluttnoter

- ¹ Kjersti Granås Bardal og Mathias Brynildsen Reinart: [Sprikende resultater fra prosjektanalyser - En gjennomgang av åtte statlige investeringsprosjekter](#), Nordlandsforskning, 2018
- ² Harald Norem, Jørgen Rødseth og Magne Måge: [Nye Veier feilinformerer om nytten av firefelts motorveier med 110 km/t](#), nettartikkel på veier24.no 24. januar 2020
- ³ Både konseptvalgutredningen for transportsystemet Jaren–Gjøvik–Moelv fra 2016 og den eksterne kvalitetssikringsrapporten fra 2018 er tilgjengelig på [Statens vegvesens nettsider](#)
- ⁴ Temaet drøftes blant annet av:
- Arvid Strand, Petter Næss, Aud Tennøy og Christian Steinsland: [Gir bedre veier mindre klimagassutslipp?](#), TØI-rapport 1027/2009
 - Marte Dæhlen: [Større og bedre veier ga mer trafikk og flere bilister, ikke mindre kø](#), forskning.no 27. april 2020
- ⁵ NOU 2021: 4: [Norge mot 2025 – Om grunnlaget for verdiskaping, produksjon, sysselsetting og velferd etter pandemien](#), 2021
- ⁶ Statens vegvesen: [Utredning av smal 4-felts veg og standarder for ÅDT 6000–20 000](#), oktober 2019
- ⁷ Arvid Aakre: [Avvikling på 2+1 veg med midtdeler – grunnlag for vurdering av ÅDT grense for 4-felts veg](#), november 2014
- ⁸ Thor-Erik Sandberg Hanssen og Gisle Solvoll: [Effektivitet viktigere enn klimaet](#), Samferdsel 22. januar 2021
- ⁹ Avinor, Jernbanedirektoratet, Bane NOR, Kystverket, Nye Veier, Statens vegvesen og Miljødirektoratet: [Nasjonal transportplan 2022–2033 - Klimaeffekt av virksomhetenes prioriterte prosjekter i NTP 2022–2033](#), 1. desember 2020
- ¹⁰ Maximilian Holland: [Tesla Model 3 = Most Efficient Electric Car On Highways](#), nettartikkel 19. august 2018
- ¹¹ Miljødirektoratets [nettside om mikroplast](#)