

Motorveibygging - stor trussel mot natur og klima



Nye motorveier er en stor trussel mot naturmangfold, friluftsliv, jordvern og klima. Økt trafikk bidrar til ytterligere støy og økt utslipp av svevestøv og mikroplast. Redusert transport behov og opprusting av eksisterende veinett er et bedre alternativ.

Nye brede veier bygd for 100-110 km/t krever store arealer som fortrenger naturlige landskap og habitater. Nedbygging av skog og myr fører til at store mengder karbon frigjøres. Landbruksjord legges under asfalt og reduserer matproduksjonen.

Seks år med samferdselsministre fra Fremskrittspartiet har økt omfanget av motorveitbygging, også på strekninger med lavere trafikkmengder. Nåværende samferdselsminister fra KrF Knut Arild Hareide, har dessverre i stor grad videreført kursen.

Ti tusen mil offentlig vei

Det offentlige veinettet utgjorde i 2019 omtrent 95.000 km. Siden har utbyggingen fortsatt. Av de 95.000 km utgjorde fylkes- riks- og europaveiene 55.000 km, mens de resterende 40.000 km tilhørte det kommunale veinettet. Det er i stor grad nye og bredere traseer på riks- og europaveiene som skaper konflikt mellom vei og natur.

Fylkesveiene består av 27.400 km sekundære fylkesveier og 17.300 km primære fylkesveier. Riksveiene utgjør 3 500 km og europaveiene 7 100 km.

Bedre vedlikehold er billigere og godt for næringslivet

Bedre vedlikehold og utbedring av de veiene vi har vil gi en stor nytteeffekt uten store inngrep eller klimagassutslipp. På flere av de strekningene der myndighetene nå vil bygge ut store, nye motorveier, er den eksisterende veien av god stand som trenger bare mindre utbedringer. Derfor framstår de nye veiene som sløsing med penger og natur.

Veier som kutter transportkostnader er bra for næringslivet. Mindre utbedringer av dagens veier kan i mange tilfeller bidra mer enn nye motorveier – og til en langt lavere kostnad. Det ligger også muligheter i å redusere transportkostnadene gjennom å gjøre godstransport på bane mer attraktivt og lønnsomt.

Jernbane gir bedre klimagevinst

Også utbygging av jernbane vil gi inngrep og klimagassutslipp gjennom bygging og arealbruk. Men, der nye veier fører til økt trafikkbruk, vil mer jernbane *redusere* behovet for bilbasert transport. Det er derfor viktig at jernbane bygges som erstatning for nye motorveier. Det er også viktig å utnytte det jernbanenettet vi allerede har bedre og gjøre forbedringer blant annet gjennom å ta i bruk virkemidler som flytter godstransport fra lastebil til tog.

Parisavtalen

Nasjonal transportplan

Tap av natur er alvorlig

Firefelts motorveier legger beslag på store arealer og stykker opp natur og friluftsområder. Langs nye veier dukker det ofte opp handelsvirksomhet og logistikkentre. Disse bygningene krever også arealer og gjør samtidig samfunnet mer bilavhengig.

80 % av jordas våtmarker er bygget ned og Norge ligger ikke langt bak. Under 20 % av Norges areal kan kalles inngrepsfrie eller villmarkspreget. Denne naturen er viktig for de økologiske systemene vi er avhengige av.

Gjennomgang av konkrete veiprosjekter viser betydelige klimautslipp direkte knyttet til utbygging. De billigste arealene å bygge ned er dyrket mark og myr, som er svært verdifulle natur- og miljømessig. I tillegg krever de nye veiene materialer som gir store klimagassutslipp ved produksjonen, som stål, betong og asfalt.

Flere naturkonsekvenser enn CO2-utslipp

Natur- og klimautfordringene med veitbygging forsvinner ikke med fossilbilene. For det første tar det tid å skifte ut bilparken, særlig for tungtransporten. Jo mer vi kjører bil, jo flere biler må produseres. Produksjon krever ressurser og gir betydelige klima og miljøutfordringer.

- En elbil i 110 km/t bruker 60 % mer energi (strøm) enn 80 km/t. Økt farten går ut over rekkevidde og gir behov for større batterier.
- Hvert år slippes 5.000 tonn mikroplast ut fra dekkslitasje. Halvparten av dette havner i havet.
- Støy tredobles ved økning av hastighet fra 80 til 110 km/t.

Nullvekstmålet for byene kom i 2013. Framlagt Nasjonal transportplan (NTP) foreslås det å bruke 80 milliarder kroner til byvekstavtalene. Disse avtalene skal sikre at trafikken går ned.

Byggingen av motorveier slår beina under dette og styrker bilen på bekostning kollektive løsninger – og ikke minst bidrar det til at [byene og tettstedene eser utover og gjøres enda mer bilavhengige](#). Forespeilte tidsgevinster kan fort ende opp med mer køer på andre deler av veinettet, når trafikken øker.

[Statens vegvesens utredning om veistandarder fra 2019](#) viser at en to-/trefeltsvei med midtrekkverk og fartsgrense 90 km/t gir 10 prosent lavere ulykkesrisiko enn en smal firefeltsvei for 110 km/t. Høyere fart gir nemlig flere og mer alvorlige ulykker. Det som kommer på toppen av dette, er at høyere fart også skaper mer biltrafikk. Og jo flere biler det er på veiene, jo flere ulykker skjer.

Trafikksikkerhet er ikke et argument for firefeltsveier med høy fart. Den store sikkerhetsgevinsten kommer med midtrekkverk som skiller kjøreretningene og hindrer frontkollisjoner. En god del veier kan utbedres og ombygges slik at de får midtrekkverk, til en langt lavere pris enn å bygge en firefelts motorvei for 110 km/t.

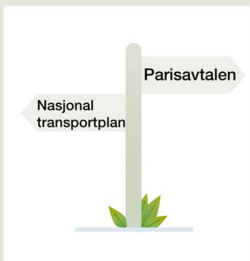
Noen av de sparte pengene kan sikre en langt større del av veinettet, slik at flere liv spares – og til mindre skade for naturen og miljøet. Da er det også interessant at agassutslipp – uansett om bilene drives av elektrisitet eller diesel.

Naturvernforbundet mener

Framfor å bygge ut nye motorveier bør dagens veinett rustes opp, i kombinasjon med tiltak som demper transportomfanget og flytter transport til mindre miljøbelastende transportformer.

- Framfor nye motorveier må dagens veier rustes opp og gjøres mer trafikksikre.
- To-/trefeltsvei med midtrekkverk og fartsgrense 90 km/t må bli standarden ved utbygging av hovedveinettet.
- Framfor feriefrie løsninger (i form av store bruer og tunneler) bør det satses på elektriske ferjer med hyppigere avganger.
- Langt mer av godtransporten må flyttes fra vei til sjø og bane.
- Jernbanesatsing må komme som erstatning for motorveibyggning, ikke i tillegg til.
- Det såkalte nullvekstmålet for byene må skjerpes og resultere i en reell trafikknedgang, gjennom en god arealpolitikk, begrensinger i bilbruken samt satsing på gange, sykkel og kollektivtransport.
- Også utenom byene og tettstedene må det legges bedre til rette for sykling og gange, blant annet gjennom at fartsgrensene tilpasses dette.

Nye Veier AS trenger strammere mandat



Nye Veier AS er tilført store økonomiske midler og måler egen suksess etter økonomisk effektivitet – i regnestykker hvor natur- og klimaødeleggelser ikke er med.

Regjeringen etablerte i 2015 Nye Veier AS, et statseid selskap med formål å bygge vei. Til nå har utbyggingen dreid seg om firefelts motorveier for høy fart. Selskapet må følge plan- og bygningsloven på vanlig måte, og det er fortsatt kommunene som vedtar planene. Stortinget har forutsatt at prosjektene skal være samfunnsøkonomisk lønnsomme. Likevel taper naturen.

Mens resten av Norge har tydelige og krevende mål for reduksjon av klimagassutslipp og stans av naturtap, jobber Nye Veier AS innenfor andre rammer. Selskapet har en egeninteresse av at det bygges mest mulig motorvei og belønnes verken for å bevare natur eller reduserte klimautslipp.

En kjempe som tramper frem

Regjeringen har gitt selskapet muligheten til å se bort fra tidligere utredninger og vedtak som har konkludert med at moderate **xx** er det mest lønnsomme for samfunnet. Nye Veier jobber kreativt for å gi inntrykk av at høy hastighet er mer lønnsomt for samfunnet, og er tatt i å gjøre misvisende beregninger. De har erkjent [beskyldt for å regne inn tidsgevinster som ikke er reelle](#). I samfunnsøkonomiske regnestykker vises ikke naturødeleggelser som kostnader. I Nye Veier AS' logikk er det dermed lønnsomt å bygge ned både myr og dyrket mark. Prosjektene naturkonsekvenser eser ut, kommuner får dårlig utredede beslutningsunderlag og settes under voldsomme tidspress. Og [reisetidsgevinster vektet høyt, i motsetning til ulempene fra CO₂-utslipp](#). Samtidig jobber Nye Veier hardt for å senke egne kostnader. Billige løsninger medfører større konsekvenser for natur, friluftsliv og matjord.

Overkjøring av klimamål

I tråd med nasjonale mål har mange kommuner vedtatt 0-vekstmål og inngått byvekstavtaler som skal redusere trafikken. Nye Veier AS tar ikke dette med som rammer for sine prosjekt. Kommuner kommer dermed i skvis mellom vedtatte mål og konkrete veiplaner. Nye Veier har bedt om, og fått i oppdrag av regjeringen, å bygge motorveier på strekninger med en svært god veistandard fra før. Eksempler er E6 nord for Biri, på E6 mellom Trondheim og Værnes og lenger nord i Trøndelag samt på E18 ved Kragerø, Risør og Tvedestrand.

For å kunne forsvare slike utbygginger forutsetter Nye Veier en sterk trafikkvekst. Dette gjelder også for E6 østfra mot Trondheim, der både staten og kommunene har vedtatt at personbiltrafikken ikke skal vokse. En trafikkvekst her teller likevel positivt i prosjektets lønnsomhetsanalyse. Da er det noe som ikke stemmer!

110 km/t gir unødvendig bred vei med få trasevalg

Over 15 milliarder kroner til motorvei med 110 km/t fartsgrense. Det krever fire felt ettersom tungtransport ikke kan kjøre så fort. Dermed får vi fire felts veier



Naturvernforbundet i Levanger mener man må utrede 2/3-felts vei med hastighet 90 km/t langs eksisterende E6 og satse på en oppgradering av jernbanen gjennom kommunen. FOTO: ANDERS VINJE

✓ Natur
✓ Klima

#valg21

Eksempel på tilgjengelig materiale



Les mer om:

[Redder ikke distrikter, men gir vekst i byområder - Samferdsel \(toi.no\)](#)

[Motorvei som prinsipp – eller som problemløser? - Samferdsel \(toi.no\)](#)

[Et budskap til Hareide om motorveier og fart - Samferdsel \(toi.no\)](#)

[klimaeffekt-av-virksomhetenes-prioriterte-prosjekter-i-ntp-2022-2033-web.pdf \(regjeringen.no\)](#)

[Større og bedre veier ga mer trafikk og flere bilister, ikke mindre kø \(forskning.no\)](#)