

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård, Samferdselsdepartementet  
Stortingets transport- og kommunikasjonskomité

## **TA VARE PÅ VEIENE VI HAR, FRAMFOR Å BYGGE FIREFELTS MOTORVEIER FOR 110 KM/T**

Firefelts motorveier for 110 km/t gir enorme arealinngrep, høyere klimagassutslipp og mer biltrafikk, som igjen forsterker miljøutfordringene. Det er på tide å sette foten ned for overdimensjonerte motorveier for høy fart og heller prioritere utbedring av veiene vi har. Vi håper dette brevet kan bidra til å sette søkelyset på utfordringene og dermed skape kursendring. Vi ser fram til å diskutere denne saken nærmere.

### **Bakgrunn**

Bygging av overdimensjonerte motorveier som gir store arealinngrep og høyere klimagassutslipp, har skapt utfordringer i flere tiår. Men enda verre er det blitt etter at Solberg-regjeringen først økte toppfarten på firefelts motorveier til 110 km/t i 2014 og deretter – i 2020, i strid med Staten vegvesens faglige utredning – innførte bygging av slike veier på strekninger med langt lavere trafikkmengder enn regelverket tidligere tillot.

Videre etablerte stortingsflertallet i 2015 veiselskapet Nye Veier AS, som har fått i oppdrag å administrere effektiv utbygging av motorveier på oppdrag for staten. [Selskapet har stor makt når veiene skal utformes](#), fordi det kan true med å nedprioritere prosjekter dersom kommunene stiller krav som selskapet ikke liker. Kommunenes behandling og vedtak av veiplanene risikerer da å bli en skinnprosess. Et ekstra selskap som har motorveibygging som primær oppgave, har også skapt en dynamikk som øker fokuset på bygging av store veier for høy fart.

### **Store miljøkonsekvenser**

Konsekvensene av veipolitikken er lett synlige nå som arbeidet med mange motorveistrekninger er i full gang og store inngrep i natur og matjord dukker opp, som på Sørlandet, på Vestlandet, i Trøndelag og i Innlandet. Med fartsgrense 110 km/t blir det nærmest umulig å bygge en vei uten store inngrep. Høy fart krever rettere linjer og små høydeforskjeller. Når kostnadene skal holdes lave, ender vi opp med store inngrep, med skjæringer og fyllinger. Veier for flere biler og høyere fart skaper også mer bilkjøring og forsterker miljøutfordringene fra trafikken. Miljøkvensene kan oppsummeres slik:

- Store veier for høy fart gir store inngrep i naturen fordi de krever mye arealer og blir barrierer i landskapet, ikke minst som følge av fyllinger og skjæringer. I tillegg fører veiene ofte til at verdifull matjord ødelegges. Når motorveiene i tillegg gjerne tiltrekker seg arealkrevende næringsvirksomhet ved veikryss, blir enda mer areal bygd ned.
- Nedbygging av skog og myr gir store [klimagassutslipp og reduserer naturens evne til å fange og lagre CO<sub>2</sub>](#). I tillegg kommer store klimagassutslipp fra anleggsvirksomhet og produksjon av stål, betong og asfalt.
- Høyere fart gir også høyere CO<sub>2</sub>-utslipp, økt energibehov, mer støy og mer utslipp av svevestøv. Det internasjonale energibyrået (IEA) har i sitt [scenario for å innfri 1,5-gradersmålet](#) anbefalt at fartsnivået på veiene begrenses til maksimalt 100 km/t. Å kjøre i 110 km/t gir 10–15 prosent [høyere CO<sub>2</sub>-utslipp](#) enn å kjøre i 90 km/t. Elbilene

braker [vesentlig mer strøm](#), og trenger større batterier for å oppnå samme rekkevidde. [Forbruket til en Tesla](#) kan være minst 40 prosent høyere ved kjøring i 110 km/t enn i 90 km/t.

- Høyere fart skaper også mer biltrafikk, da det blir mer attraktivt å blant annet pendle over lengre distanser – noe som forsterker flere miljøutfordringer. Det samme gjør [økt veikapasitet](#), særlig inn mot byområder. Nye motorveier bidrar til handelsetableringer langs motorveikryss, som kan undergrave eksisterende byer og tettsteder og skape et mer bilavhengig samfunn.
- Slitasje av bildekk er allerede den [største landbaserte kilden til utslipp av mikroplast](#) i Norge.
- Elektrisk transport er bra, og elbiler er vesentlig bedre enn bensin- og dieslbiler. Men ikke alle miljøproblemer påvirkes av hva slags energi som driver bilene. Produksjon av biler krever også store ressurser og gir klimagassutslipp. Og jo flere og større batterier som trengs, jo større blir klima- og ressursforbruket.

### **Regelendring i strid med faglig utredning**

Høsten 2019 leverte [Statens vegvesen en faglig utredning](#) som vurderte et forslag fra det Frp-styrte Samferdselsdepartementet, med støtte fra Nye Veier AS, om å tillate bygging av firefelts motorveier for enda lavere trafikkmengder enn det som var vanlig. Nye Veier mente at dette ville gi økt samfunnsnytte i form av tidsbesparelser. Regelverket tilsa da at firefelts motorveier først skal bygges når trafikkmengden forventes å overstige 12 000 kjøretøy i døgnet (som gjennomsnitt over et år). Å innføre en ny standard med krav om smal firefelts motorvei for 110 km/t på strekninger med trafikk helt ned til 6000 kjøretøy, som erstatning for to- og trefeltsvei med midtrekkverk og fartsgrense 90 km/t, ville ifølge Statens vegvesens utredning være ulønnsomt for samfunnet, koste masse ekstra, gi flere ulykker, skaper høyere klimagassutslipp og forsterke andre miljø- og arealkonflikter. Behovet for nye firefelts motorveier ville på sikt øke med om lag 2000 kilometer, med en ekstra prislapp på mellom 150 og 600 milliarder kroner

Statens vegvesen hadde få år tidligere, i 2016, foreslått det motsatt, nemlig å [øke](#) terskelen for å bygge firefelts motorveier til 15 000 kjøretøy i døgnet, men den politiske ledelsen i Samferdselsdepartementet satte foten ned for dette.

Til tross for den faglige kunnskapen i utredningen valgte daværende samferdselsminister Knut Arild Hareide i desember 2020 å åpne for bruk av smal firefelts motorvei for 110 km/t på veier med trafikk helt ned til 6000 kjøretøy, riktignok som en valgfri standard. Denne standarden velges nå i stor grad av byggherrene Nye Veier og Statens vegvesen og [skaper store, ekstra inngrep og miljøproblemer](#). Nye Veier var allerede i gang med å planlegge flere strekninger etter den nye standarden, før denne var godkjent. Det er knapt noe vestlig land som bygger motorveier for så lite trafikk. I Tyskland brukes tofeltsveier for trafikkmengder opp til 25 000.

### **Modeller for samfunnsøkonomisk lønnsomhet vokter miljø lavt**

Det er et problem at dagens modeller for å beregne om blant annet veiutbygginger er samfunnsøkonomisk lønnsomme, regner trafikkvekst som noe positivt – som gir prosjektet økt lønnsomhet – også der det foreligger politiske mål om å begrense biltrafikken. Vi har flere eksempler på veiutbygginger som forutsetter en betydelig trafikkvekst og regner inn en positiv gevinst av dette, til tross for at både staten og regionale myndigheter har bestemt at personbiltrafikken ikke skal vokse. Videre er det slik at disse modellene i Norge [verdsetter utslipp av CO<sub>2</sub> lavere enn i Sverige](#), mens [tidsbesparelser verdsettes vesentlig høyere](#) enn i for eksempel Sverige og Finland. En vei som gir økte CO<sub>2</sub>-utslipp, men redusert reisetid, kan regnes som ulønnsom for samfunnet i Sverige og Finland, men som lønnsom i Norge. Også med dagens regnemåte er de fleste store veiutbyggingene i Norge ulønnsomme, men prioriteres likevel. Og på toppen av dette: Naturødeleggelser verdsettes med null kroner i slike regnestykker.

## Politikken må legges om

Naturvernforbundet forventer at veipolitikken legges om. Det foreligger planer og utredninger om ytterligere 700 kilometer med motorvei, så skadepotensialet er meget stort. Et nytt stortingsflertall bør ta vare på veiene vi har, over hele landet, framfor å bygge overdimensjonerte motorveier som ødelegger natur og matjord, skaper mer trafikk og koster skjorta. Det kan ikke være et mål i 2021 å stimulere til enda mer bilpendling over lengre distanser. Staten bør heller legge til rette for gode lokalsamfunn med kortere avstander, i tråd med anerkjent arealpolitikk. Naturvernforbundet ber om følgende:

- Langt mer av veimidlene må brukes til å ta vare på og utbedre de veiene vi har, i hele landet.
- Om det likevel må bygges ny hovedvei, bør det bli en to- og trefeltsvei med midtrekkverk og fartsgrense 90 km/t. Endringene i regelverket for veibygging må reverseres, og terskelen for bygging av firefeltsveier må heves betydelig, i tråd med det faglige kunnskapsgrunnlaget.
- Øvre fartsgrense på firefelts motorveier reduseres til 100 km/t.
- Framfor ferjefri E39 må veien utbedres mellom ferjeleiene, og det må bli et bedre ferjetilbud med elektriske ferjer.
- Jernbanesatsing på komme på bekostning av motorveitbygging, ikke i tillegg til.
- Fordi summen av miljøproblemene krever mindre trafikk, må nullvekstmålet for byene skjerpes.
- Planer om utbygging av kapasitetsøkende veier i byområder må stanses.
- En langt større del av samferdselsmidlene må brukes på å legge til rette for kollektivtransport, sykkel og gange, og vi må ta i bruk virkemidler som flytter godstransport fra vei til sjø og bane.
- Natur- og klimahensyn må vektlegges mye tyngre når utbyggings saker vurderes og løsningene velges.
- Om ikke Nye Veier AS får et nytt mandat og nye oppgaver, bør selskapet legges ned.

(Dette brevet er basert på en uttalelse fra Naturvernforbundets landsstyre 25. september 2021.)

Med vennlig hilsen  
Naturvernforbundet



Truls Gulowsen  
leder