

4. mai 2022

Nye Veier AS
Ordførerne i IKP E18

INNSPILL FRA NATURVERNFORBUNDET TIL VIDERE PLANLEGGING AV E18 TVEDESTRAND–BAMBLE

Innledning

Kostnadene ved bygging av motorveier, både i kroner og øre og i form av arealinngrep og klimagassutslipp, er blitt tydeligere, i takt med at store prosjekter er blitt gjennomført og er under utbygging. I tillegg ser vi et økende behov for å prioritere bruken av offentlige midler strengere, og det er en betydelig skepsis mot bompenger i befolkningen. Nødvendigheten av å ta vare på de veiene vi har og vedlikeholde dem bedre, er også kommet i søkelyset – og dermed også behovet for å prioritere veimidlene annerledes. Sammen med en sterk kostnadsvekst innen veibygging tilsier dette en ny kurs for planlegging og bygging av hovedveiene i Norge.

Stortinget har også slått fast, gjennom budsjettforliket for 2022, at utbyggingskostnader og bompenger må holdes nede, og at Statens vegvesen og Nye veier AS ved bygging av nye veier må bruke handlingsrommet i veinormalene for å sikre at tapet av matjord og natur blir så lavt som mulig.¹ Dette må forstås som en klar beskjed om å finne bedre løsninger og å kunne fravike fra prinsippet om å bygge for 110 km/t.

E18 Tvedestrand–Bamble har et godt utgangspunkt, da veien fra før er forholdsvis god og dels av den svært sikre typen vei, 2/3 felt med midtrekkverk og fartsgrense 90 km/t. Det er bra et det nå er igangsatt en ny planprosess for å finne bedre løsninger, og vi var i fjor høst tidlig ute med å ønske dette velkommen.

Bygge for framtida

I debatten om veibygging pekes det iblant på at vi må bygge for framtida. Det mener også Naturvernforbundet. Spørsmålet er hva som er framtidens behov. Det er det ingen som har fasiten på, men det går an å sortere litt og gjøre noen betraktninger, blant annet om hvordan usikkerhet bør behandles når store investeringer planlegges.

Én ting som framstår som rimelig sikkert, er at verdien av økosystemer, en natur i balanse og lave klimagassutslipp vil bli viktigere og viktigere og verdsettes høyere og høyere. Klimaendringene gjør verden mer sårbar, og en robust natur er viktig både for å hindre klimagassutslipp og for å gjøre det lettere for samfunnet å tilpasse seg de klimaendringene som allerede er i gang.

Samtidig er det stor usikkerhet om flere forhold. Transportmengden er en slik faktor. Mer digital kommunikasjon er ett viktig element her. Den siste 2-årsperioden har skapt store endringer som knapt noen hadde forutsett. Hvordan kan vi da mene noe om hvordan det vil være om 40 eller 75 år? Dette gjelder også andre former for ny teknologi som kan påvirke både reiseetterspørsel og mulighetene for å utnytte dagens infrastruktur bedre. I behovsvurderingene er derfor tradisjonelle, historikkbaserte vekstprognoser lite brukbare,

¹ [Avtale om statsbudsjettet for 2022 fra 29. november 2021](#), punkt 21

særlig når samfunnet nå er i endring på mange områder. Likevel er det vanlig å bruke slike prognoser uten særlig grad av usikkerhetsanalyse, til tross for at dette er viktige forutsetninger som i stor grad påvirker resultatet av de samfunnsøkonomiske analysene og hvilke veiløsninger og dimensjoner som velges – med tilhørende konsekvenser – uten at dette blir gjenstand for god og demokratisk behandling.

Alternativ med 2/3 felt og 90 km/t må med

Naturvernforbundet mener det er viktig at det nå utredes et alternativ som innebærer 2/3-feltsvei med midtrekkverk for 90 km/t for E18 Tvedestrand–Bamble. Vi forventer ikke at dette skal være det eneste alternativet som utredes, men mener det vil være svært uheldig om samfunnet ikke får vite konsekvensene av en slik løsning, som del av et troverdig beslutningsgrunnlag.

Vi minner om at Vegdirektoratet i sin utredning om veistandarder fra 2019 peker på at en vei med 2/3 felt og midtrekkverk har en kapasitet på 15 000–18 000 kjøretøy i døgnet.² Dette er vesentlig mer en trafikken på den aktuelle strekningen.

Å utbedre de strekningene som i dag mangler midtrekkverk og forbikjøringsfelt, vil kunne gjøres vesentlig mer skånsomt enn om dagens vei skal utvides til 4 felt. Det skyldes naturligvis forskjellen i bredde, men også at det ligger en viss fleksibilitet i hvor forbikjøringsfelt skal legges. Verdifulle områder langs veien, som matjord, kan da lettere skånes. Minste kurveradius for 2/3 felt kan også være noe mindre enn for en 4-feltsvei. I sum gjør dette at utbyggingskostnaden for et konsept med 2/3 felt vil være vesentlig lavere enn med 4 felt, ikke minst fordi dagens vei fra Tangen (Sannidal) til Akland allerede holder denne standarden og da ikke trenger utbygging. Parsellen Tangen–Østerholt fikk slik standard i 2016, og prislappen for oppgradering var da 230 millioner kroner for den 7 kilometer lange strekningen.³

Kostnadene med 4-feltsvei, målt i både inngrep, klimagassutslipp og utbyggingskostnader, vil åpenbart være mye høyere enn for en løsning med 2/3 felt. Skal 4 felt forsvares, må nytteeffekten være vesentlig høyere. Det er vanskelig å se at dette vil være tilfelle. Forskjellen i reisetid mellom 90–100 km/t for en 4-feltsvei og 90 km/t for en 2/3-feltsvei vil være marginal for persontransporten. For tungtransporten er det ingen forskjell i det hele tatt, da denne uansett begrenses av største hastighet på 80 km/t. Ulykkeskostnadene vil antakelige være omtrent de samme. Vegdirektoratet peker på at en 2/3-feltsvei med fartsgrense 90 km/t har 10 prosent lavere ulykkesrisiko enn en smal 4-feltsvei med fartsgrense 110 km/t.⁴

Vi ser derfor lite som kan oppveie for ekstrakostnadene med en 4-feltsløsning.

Som sagt er det mye usikkerhet om framtidig behov for veikapasitet, der nye teknologiske løsninger også vil kunne ha mye å si. Ved tvil om valg av løsning bør en legge føre-var-prinsippet til grunn. Bygges veien ut til 4 felt, vil kostnadene og store deler av ødeleggelsene antakelig være irreversible. Skulle en løsning med 2/3 felt en gang i framtida ikke være tilstrekkelig, er ingen irreversible grep gjort, da det vil være fullt mulig å utvide seinere.

Et annet poeng er at konseptet utbedring av dagens vei til 2/3-feltsvei med midtrekkverk ikke utelukker omlegginger i ny trasé på kortere delstrekninger for å løse særskilte utfordringer langs veien. Et eksempel her kan være deler av veien mellom Lunde og Songe i Tvedestrand. Naturvernforbundet lanserte 27. april rapporten [Behov for en grønnere veipolitikk – 23 strekninger der planene må endres](#), og E18 Tvedestrand–Bamble drøftes også der. I kostnadsestimatet for en løsning med 2/3 felt har Naturvernforbundet i denne rapporten lagt

² Vegdirektoratet: [Utredning av smal 4-felts veg og standarder på veiger med ÅDT 6 000–20 000](#), oktober 2019, side 18

³ Veier24: [Mye midtdeler for pengene](#), 30. november 2016

⁴ Vegdirektoratet: [Utredning av smal 4-felts veg og standarder på veiger med ÅDT 6 000–20 000](#), oktober 2019, side 13

inn en 2 kilometer lang toløps tunnel (altså med til sammen 4 felt) i det nevnte området, blant annet for å slippe utbedring av en krevende strekning med en del bebyggelse langs veien. Dette er bare ment som et eksempel. Men tross en slik tunnel ender alternativet med 2/3 felt for hele den 54 kilometer lange strekningen Tvedestrand–Bamble opp med å koste om lag 80 prosent mindre enn veiløsningen foreslått i reguleringsplanforslaget. Poenget vårt er at dersom vi i utgangspunktet velger en løsning med betydelig lavere kostnader, så vil det også være mer penger i potten til å gjennomføre lokale avbøtende tiltak eller få til gode tilførselsveier og kryssløsninger for de daglige brukerne av veien.

Mye tyder på at en løsning med 2/3 felt vil oppnå høy samfunnsøkonomi i forhold til 4 felt. Nye Veier skal også, i henhold til selskapets vedtekter (§ 3), prioritere utbygginger med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet.⁵ Da mener vi det er åpenbart at Nye Veier må utrede alternativer som vil bidra til dette.

Oppsummering

Naturvernforbundet vil sterkt understreke at den videre prosessen med ny plan for E18 Tvedestrand–Bamble må inkludere et alternativ med 2/3 felt og fartsgrense 90 km/t. Konsekvensene for areal, klima, byggekostnader og samfunnsøkonomi av dette må synliggjøres. Samtidig må den kommende utredningen vurdere usikkerhet i framtidig behov på en grundig måte og i det minste baseres på alternative utviklingsbaner.

Med dette på plass ser vi fram til en god utredningsprosess som gir politikerne muligheter for å velge gode løsninger for folk flest, som lar seg realisere, også sett i lys av økende utbyggingskostnader og behovet for å prioritere mer av veimidlene til utbedring og vedlikehold av eksisterende fylkes- og riksveinett – og som tar tilstrekkelig hensyn til natur, matjord, klima og andre miljøforhold.

Med vennlig hilsen

Truls Gulowsen, leder i Naturvernforbundet

Saskia Wanders, landsstyrerepresentant i Naturvernforbundet, Telemark

Rune Sævre, landsstyrerepresentant i Naturvernforbundet, Agder

Kopi til:

- Statsforvalteren i Vestfold og Telemark
- Statsforvalteren i Agder
- Vestfold og Telemark fylkeskommune
- Agder fylkeskommune
- Statens vegvesen, Vegdirektoratet

⁵ [Vedtekter for Nye Veier AS](#), 18. desember 2015