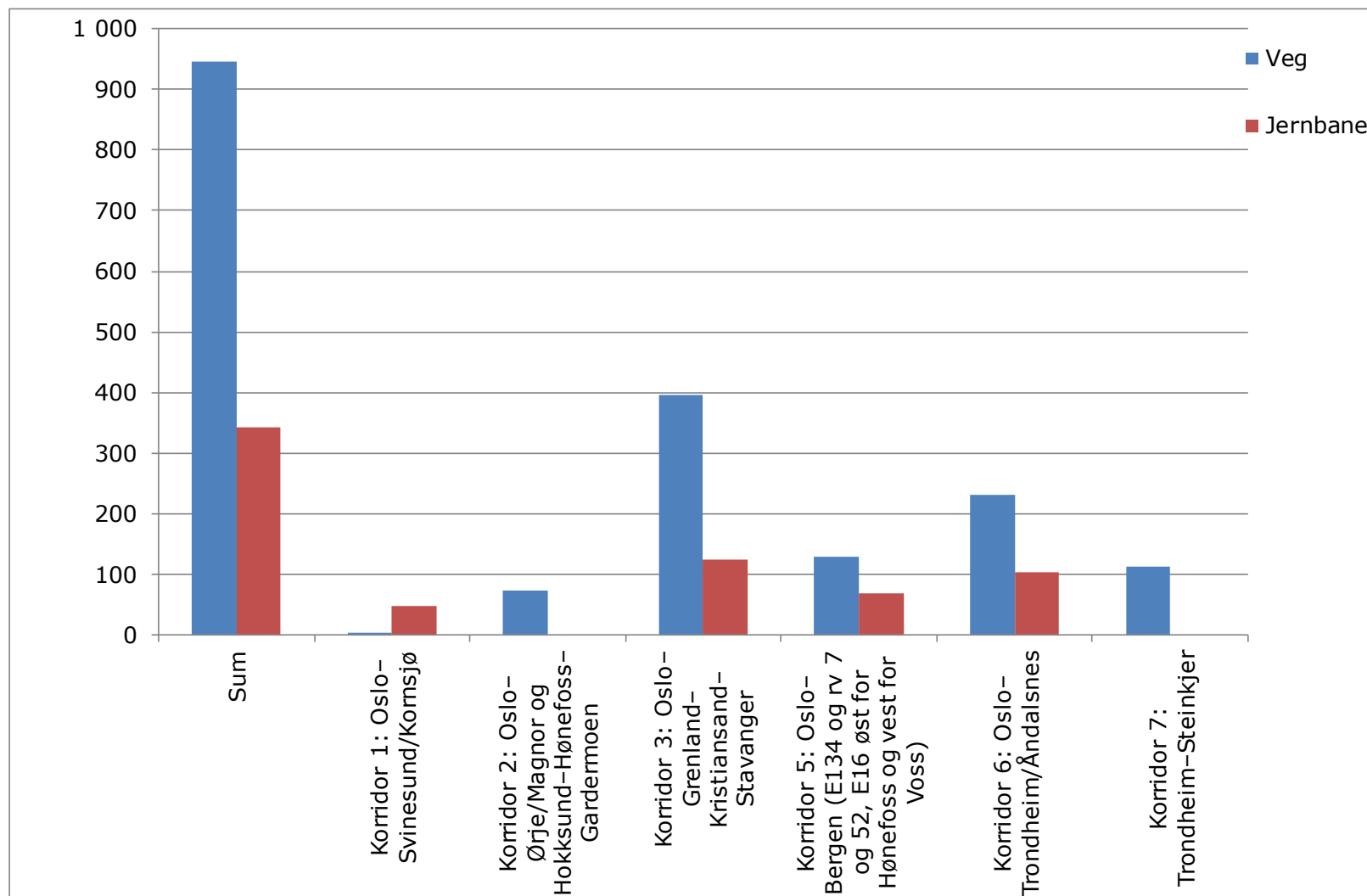


## Enorm vegutbygging gjennom NTP og Nye Veier



**Figuren viser bygging av antall kilometer ny veg og jernbane som planlegges igangsatt i Nasjonal transportplan 2018–2029, og som gjenstår av Nye Veiers oppstartsportefølge.**

## Nesten tre ganger så mye ny veg som bane i banekorridorene

Figuren viser at det planlegges byggestart på nye vegprosjekt som summeres seg opp til en lengde på nesten 940 km. For jernbane dreier det seg om i overkant av 340 km.

Vegnettet planlegges bygd ut i et meget høyt tempo, noe som betyr store naturinngrep, mye matjord som vil bli lagt under asfalt, samt høye klimagassutslipp fra byggefasen. I tillegg vil nye veger som gjør det raskere å kjøre bil, øke det totale transportomfanget og gi mer biltrafikk.

Økt biltrafikk forsterker trafikkens miljøutfordringer og kan resultere i ytterligere arealinngrep, mer støy, mer forurensing og høyere klimagassutslipp. Økt trafikk vil nulle ut hele eller deler av den positive effekten ny teknologi som elbiler og mer energieffektive kjøretøy gir. Det vil ta lengre tid å kutte klimagassutslipp og oppnå en luftkvalitet som ikke lenger er helseskadelig. Presset på naturmangfoldet og matjorda kan bli enda større. (Til tross for rekordsalg av elbiler økte vegtrafikkens klimagassutslipp med 0,8 prosent i 2015.<sup>1</sup> Dette skyldes trafikkveksten, som var på 1,2 prosent, som var større enn effekten av mer klimavennlige kjøretøy.<sup>2</sup>)

Særlig mellom Oslo, Kristiansand og Stavanger og mellom Oslo og Trondheim vil utbygging av vegnettet korte ned reisetida med bil og dermed svekke togets konkurransekraft ytterligere. Det skal bygges nesten 400 km hovedveg, det meste motorveg, mellom Oslo, Kristiansand og Stavanger, mens toget tilgodeses med i overkant av 120 km ny bane. Det er grunn til å frykte at Sørlandsbanen dermed blir omgjort til en museumsbane, dersom ikke utbygging av vegnettet bremses og arbeidet med å satse på toget forsterkes vesentlig. Også nordover, fra Oslo til Trondheim og Steinkjer, skal det satses stort på å korte ned reisetida med bil, mens toget bare får en brøkdel. Konkurransen vil vris ytterligere i privatbilens og lastebilens favør.

Også mellom Oslo og Bergen skal det satses mye på vegbygging, nesten dobbelt så mye – målt i kilometer – som på jernbane. Her jobbes det også med ytterligere planer om utbygging av stamvegene mellom øst og vest, som ikke er inkludert i våre beregninger. Analyser utført av Transportøkonomisk institutt<sup>3</sup> viser at full utbygging av stamvegene mellom øst og vest vil redusere godstransporten på jernbane med om lag 70 prosent i 2050, sett i forhold til om vegnettet ikke bygges ut. Dette er dramatisk og vil slå beina under mulighetene for å satse på toget mellom Norges to største byer.

Framfor storutbygging av motorveger bør heller dagens vegnett utbedres, og mye mer av samferdselsressursene må brukes på gang- og sykkeltiltak, jernbane og annen kollektivtransport.

## Mer om beregningene

Beregningene tar utgangspunkt nye prosjekter som er satt med i Meld. St. 33 «Nasjonal transportplan 2018–2029». Vi har her ikke inkludert prosjekter nord for Steinkjer kommune og heller ikke vegprosjekt som ligger i korridorer som ikke har jernbane. (For korridoren Oslo–Bergen er det veger via rv. 7 i Hallingdal og videre via Hemsedal og Hardangervidda samt E 134 over Haukeli som er inkludert.). For veg er ikke-igangsatt del av Nye Veier AS' prosjektportefølje lagt til.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Utslipp av klimagasser 2015, foreløpige tall (Statistisk sentralbyrå): <http://www.ssb.no/klimagassn>

<sup>2</sup> Kjøreelengder 2015 (Statistisk sentralbyrå): <http://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/kreg/aar/2016-04-22>

<sup>3</sup> E-post fra forsker Christian Steinsland, Transportøkonomisk institutt, 25. november 2016.

<sup>4</sup> Nye Veier AS: <http://www.nyeveier.no/veiprosjektene/>