



Statens vegvesen

Naturvernforbundet i Molde

Behandlende enhet: Saksbehandler/telefon: Vår referanse: Deres referanse: Vår dato:
Region midt Håvard Austvik / 71274207 15/219706-52 24.03.2017

E39 Romsdalsfjorden – informasjon om klimautslipp

Vi viser til deres brev av 13. desember 2016 og etterlysning av svar på dette av 28. januar 2017. Vi beklager at vi ikke har svart tidligere.

Standardiserte beregningsmodeller

Statens vegvesen beregner virkninger av alle de store vegprosjektene vi planlegger og bygger ut. Dette gjelder blant annet klimapåvirkning, reisetid og transportkostnader. Dette gjøres ut fra beregningstekniske modeller som er standardiserte for alle transportetatene. Modellene er bygd opp ut fra blant annet dagens teknologi og erfaringstall for klimautslipp. Det vil ikke være mulig å beregne «alle» påvirkninger i infrastrukturprosjekter, og det vil derfor være noen forenklinger i slike modeller. Modellene kan derfor være bedre til å sammenlikne to prosjekter enn å vurdere enkeltprosjekter for seg selv.

Det er stor utvikling i både teknologi og arbeidsformer som vil redusere klimapåvirkningen:

- Det er et mål at alle riksvegferjesamband skal gå over til null- eller lavutslippsteknologi når det skal gjennomføres nye anbud. Dette medfører at vi for flere samband vil gå over til elektrisk drift. Vegvesenet vil også utlyse en utviklingskontrakt på hydrogendrift i 2017. Teknologien må tilpasses forhold i det enkelte samband, som lengde og mulig ladetid.
- De er også et mål at antall biler som bruker fossilt drivstoff skal reduseres, samtidig som de gjenværende bilene skal ha lavere utslipp av klimagasser.
- Vegvesenet ønsker å redusere klimapåvirkningen fra våre aktiviteter, enten det er bygging, drift eller vedlikehold. Vi holder derfor blant annet på med et prosjekt kalt «Krav om klimakutt i konkurransegrunnlag» (KraKK). Dette er et utviklingsprosjekt som skal levere konkrete forslag til hvordan klima bør inngå i Vegvesenets kontrakter, maler, handbøker, rettleidere m.m. KraKK er i oppstartsfasen, og skal gjøre oss i stand til å stille effektive og gjennomførbare krav om klimakutt i

Postadresse
Statens vegvesen
Region midt
Postboks 2525
6404 MOLDE

Telefon: 02030
firmapost-midt@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Fylkeshuset, Julsundvegen 9, 3. etg.
6412 MOLDE

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø

konkurransesgrunnlag som bidrag til å oppfylle norsk klimapolitikk. Målet for prosjektet er en reduksjon av klimavirkningen på årsbasis på 40% fra anlegg og 50% fra drift/vedlikehold innen 2030. Dette er i tråd med transportetatens grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan 2018–2029.

Disse tre forholdene, og flere, må man eventuelt justere manuelt for i modellene. Det vil da være en usikkerhet i hvilken omfang de slår ut i det enkelte prosjekt som beregnes. Usikkerheten vil kunne være betydelig da totaleffektene av infrastrukturprosjekt gjøres i en 40 års periode.

E39 Ålesund–Molde

Det er et mål å knytte sammen de tre største byene i Møre og Romsdal i et sammenhengende bo- og arbeidsmarked, jf. Konseptvalgutredning E39 Ålesund–Bergsøya. Regjeringen har derfor valgt at E39 mellom Ålesund og Molde skal bygges ut gjennom konsept K2/K3 og krysse Romsdalsfjorden fra Vik i Vestnes kommune via Nautneset i Midsund kommune til Julbøen i Molde kommune.

Utbygging av E39 Vik–Julbøen er derfor en integrert del i en større utbygging som må ses i en helhet, både hva gjelder samfunnsutvikling og klimautslipp.

Klimautslipp i bygge- og driftsfase

Vegvesenet har beregnet at en utbygging av E39 Ålesund–Molde vil gi direkte utslipp i byggefasen på om lag 79 000 tonn CO₂-ekvivalenter og totale utslipp i byggefasen på om lag 252 000 tonn CO₂-ekvivalenter. De direkte utslippene er de som kommer av aktivitet på byggeplassen, mens det i de totale utslippene er inkludert produksjon av nødvendige varer og tjenester til prosjektet som skjer andre steder.

Det er flere forhold som vil kunne påvirke klimautslippene i byggefasen. Noe av dette vil bli vurdert gjennom KraKK-prosjektet. Det er også noen prosjektspesifikke forhold som vil være av betydning. For E39 Vik–Julbøen gjelder dette for eksempel bruk av masser fra tunnelen under Romsdalsfjorden. Det er ønskelig å transportere denne kortest mulig for å redusere både klimautslipp og kostnader. Det er derfor blant annet gjennomført en prosess der aktuelle tiltak i nærheten kan inngå en intensjonsavtale om å overta masser. Et aktuelt prosjekt er mulig fastlandsforbindelse til Gossen. Vi vurderer også om massene er av en slik kvalitet at vi kan benytte dem i lokal produksjon av betong og asfalt. Dette vil i så fall redusere behovet for transport av dette betydelig.

En tunnel er avhengig av strøm for drift av lys, ventilasjon og pumpe. Til dette trengs det om lag 60 kWh per meter tunnel i året. Med en tunnellengde på om lag 16 000 meter og doble løp vil totalt strømbehov for tunnel under Romsdalsfjorden være om lag 2 000 000 kWh per år. Til sammenlikning vil ferjesambandet E39 Molde–Vestnes bruke om lag 24 000 000 kWh per år med fire elektriske ferjer i 20 minutters frekvens.

Klimautslipp over en 40 års periode

Det er beregnet at CO₂-utslipp fra transport øker med om lag 14 000 tonn per år etter utbygging av E39 Ålesund–Molde, mens man totalt sett vil ha en nedgang på om lag 15 000 tonn per år. I hele analyseperioden på 40 år vil CO₂-utslipp fra transport økes med om lag 357 000 tonn. Statens vegvesen ønsker så lave utslipp som mulig fra vegtransport. Vi håper derfor på et best mulig kollektivtilbud og at flere velger denne transportformen. Dette gjelder både i byer, men også mellom byene.

Utslipp fra drift og vedlikehold beregnes å reduseres med om lag 2 000 000 tonn i analyseperioden. Hele nedgangen er knyttet til utslipp fra ferjer, mens andre forhold går om lag ut i null.

Med hilsen

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.