

BEHOV FOR EN GRØNNERE VEIPOLITIKK

23 strekninger der planene må endres





Dølebrukrysset på ny E39 mellom Kristiansand og Mandal. Foto: Espen Mills



Hovin i Melhus i Trøndelag, der ny 4-felts E6 planlegges gjennom jordbruksområder.

Forfatter av rapporten: Holger Schlaupitz

Kontaktinformasjon: naturvern@naturvernforbundet.no

Utgitt: April 2022

ISBN: 978-82-7478-407-9

Forsidebilde: Fra påbegynt utbygging av E6 sørøst for Berkåk

INNLEDNING

Motorveiutbygging er en stadig større miljøtrussel, i takt med økte bevilgninger og tilrettelegging for høyere hastigheter. Solberg-regjeringen bestemte at motorveiene skal bygges for høyere fart, som krever slakere svinger og dermed gir økte inngrep i natur og matjord, og har i tillegg gjort det mulig å bygge 4-felts motorveier for 110 km/t også for veier med lave trafikkmengder. Flere steder i landet er store prosjekter nylig ferdigstilt eller under utbygging, og det gjør at folk får øynene opp for hvilke store inngrep vi får og hva som står på spill.

Dagens motorveibygging fører til:

- nedbygging og oppsplitting av matjord og natur- og friluftsområder
- økte klimagassutslipp som følge av nedbygging av arealer og fra byggeprosessen
- mer luftforurensing, støy, mikroplastutslipp og økt forbruk av strøm, bensin og diesel som følge av økt trafikk og høyere fart

Omfanget av motorveiutbygging har økt betydelig. I 1990 hadde Norge 73 km med 4-felts motorvei, og i mars 2022 er tallet oppe i om lag 575 kilometer.¹ Solberg-regjeringens opprettelse av veiselskapet Nye Veier AS i 2015 med en tilhørende finansieringsmodell har bidratt til et stort utbyggingsomfang.

Motstanden mot motorveiutbygging skyldes ikke bare at naturverdier eller matjord trues, eller at det vil bli flere biler som fyller byene våre, men også at utbyggingene er svært kostbare. Dermed blir det mindre penger igjen til andre formål, for eksempel til å utbedre og vedlikeholde veinettet vi har. Store utbygginger øker også bompengene. Flere medieoppslag i 2021 satte søkelyset på miljøkonsekvensene av motorveiene. Nye Veier fulgte opp og kunngjorde at selskapet vil vurdere mer gjenbruk av dagens vei for å skåne natur og oppnå bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Rimeligere løsninger tvinger seg fram, og vi ser at politikere både lokalt og nasjonalt tar til orde for dette. Jonas Gahr Støre har blant annet pekt på at kostnadspress i økonomien og behov for penger til andre tiltak kan gjøre det nødvendig å skyve på eller kutte samferdselsprosjekter. Tross alt dette er dessverre fortsatt få konkrete eksempler på endring. Det haster med å endre planene – før store milliardprosjekter igangsettes.

Denne rapporten fra Naturvernforbundet tar for seg veiplanene for 23 konkrete strekninger på til sammen om lag 850 kilometer, fra Lyngdal i sør til Steinkjer i nord, med en total prislapp på 285–290 milliarder kroner. Vi beskriver status i planene og miljøutfordringene ved dem. Og vi peker på alternativer i form av moderate utbedringer som skåner natur og matjord og gir vesentlig lavere kostnader – og samtidig bedre vei for folk flest, med fokus på trafikksikkerhet framfor reisetidsbesparelser. Våre anslag viser at utbyggingskostnadene kan reduseres med 210–225 milliarder kroner, og enda mer dersom kostnadene ved veibygging fortsetter å øke. Nedskalert utbygging vil spare om lag 20 000–25 000 dekar areal og i tillegg føre til betydelige lavere klimagassutslipp enn ved å følge de foreliggende planene.

MILJØUTFORDRINGER FRA VEIBYGGING

FNs klimapanels ferske rapport, om virkninger av, sårbarhet for og tilpasning til klimaendringer, slår fast at omkring 30–50 prosent av jordas land-, ferskvanns- og havområder må bevares.² Det er nødvendig for å gjøre naturen mindre sårbar i møte med klimaendringene, men også for å begrense

¹ Wikipedia-artikkelen *Motorveier i Norge*, versjon 17. mars 2022.

² Hovedfunn i andre del i sjette hovedrapport fra FNs klimapanel, oppsummering fra Miljødirektoratet 28. februar 2022.

klimaendringene, og dette kommer i tillegg til behovet for å kutte forbrenning av fossil energi raskt og mye. Vi vil også understreke at det er viktig å redusere energibehovet generelt fordi det er knapphet på fornybar energi og et betydelig natur- og klimafotavtrykk fra energiproduksjon.

Den siste rapporten fra FNs naturpanel (IPBES) viser at tapet av natur og arter er en like alvorlig trussel som klimaendringene, og Norge har mål og internasjonale forpliktelser om å ta vare på arts mangfoldet. Videre er matjord en viktig ressurs for framtida, og det er ikke uten grunn at Hurdalsplattformen har slått fast et langsiktig mål om maksimal omdisponering av dyrka mark på 2000 dekar årlig.³

Miljøkonsekvensene av veibygging påvirkes blant annet av antall kjørefelt og farten veiene bygges for.

Basert på et punkt i Sundvollen-plattformen fikk Norge 110 km/t som dimensjonerende fartsgrense ved bygging av motorveier i 2015. Så høy fart krever en svært rett trasé, som igjen gjør det vanskeligere å finne løsninger uten store arealkonflikter.⁴ Som regel gir økt fartsgrense også større klimagassutslipp fra bygging av veien. Dette skyldes dels at det blir vanskeligere å unngå at ny vei legger beslag på karbonrike områder som myrer og skog, noe som fører til at naturens evne til å binde og lagre karbon reduseres. Men det skyldes også at rettere veier kan gi mer behov for bruer, tunneler og store skjæringer, noe som gir store klimagassutslipp fra materialproduksjon og anleggsvirksomhet.

Solberg-regjeringen gjorde ytterligere endringer i regelverket. Disse resulterte i at det nå er innført en såkalt smal 4-feltsvei, og at det gjennom bruk av denne kan være mulig å bygge motorvei for 110 km/t for langt lavere trafikkmengder enn tidligere. Dette skjedde til tross for at Statens vegvesen i en utredning om veistandarder fra 2019⁵ viser at en slik såkalt smal 4-feltsvei gir større arealinngrep samt mer klimagassutslipp, forurensing og støy enn om det bygges 2/3-feltsvei for 90 km/t. Andre undersøkelser underbygger at høyere fart gir høyere energi- og drivstofforbruk.⁶ Videre er slitasje fra bildekk Norges største kilde utslipp av mikroplast, og økende fart gir mer utslipp.⁷

Redusert reisetid som følge av økt fart og mer kapasitet gir mer biltrafikk.⁸ Denne effekten forsterker miljøproblemene fra veitrafikken. Redusert reisetid gjør at flere velger å kjøre bil, men det viktigste er kanskje at det øker den totale trafikken. Det blir mulig å reise over lengre distanser med samme tidsbruk som før, og folk velger i større grad å bo lenger unna arbeidsplassen. Veiene skaper ofte ny, bilbasert aktivitet i form av blant annet kjøpesentre og annen næringsaktivitet som legges nær motorveikryss. Dette kan undergrave eksisterende byer og tettsteder og dermed gjøre samfunnet mer bilavhengig, og en slik utflytende arealbruk fører gjerne til ytterligere nedbygging av natur og matjord. Videre vil motorveibygging også undergrave jernbanens trafikkgrunnlag. Og det blir vanskeligere å flytte godstransport fra vei til sjø og bane, som er et politisk mål.⁹

³ Arbeiderpartiet og Senterpartiet (2021): *Hurdalsplattformen – for en regjering utgått av Arbeiderpartiet og Senterpartiet, 2021–2025*

⁴ En 4-feltsvei for 110 km/t krever en minste radius på 800 meter, mens den er 550 meter for 100 km/t og 450 meter for 90 km/t ifølge opplysninger fra Vegdirektoratet. 2/3-feltsvei for 90 km/t har minste radius 400 meter.

⁵ Statens vegvesen (2019): *Utredning av smal 4-felts veg og standarder på veger med ÅDT 6 000–20 000*

⁶ Det internasjonale energibyrået (IEA) har i sitt veikart *Net Zero by 2050* fra 2021 lagt inn at øvre fartsgrense på motorveier må senkes til 100 km/t. Artikkelen *Tesla Model 3 = Most Efficient Electric Car On Highways* av Maximilian Holland på nettstedet CleanTechnica 19. august 2018 viser at kjøring i 110 km/t krever om lag 40 prosent mer strøm enn ved kjøring i 90 km/t. En artikkel fra Magnus Blaker i *nettavisen.no* 1. juni 2020 bringer energitall for kjøring av elbil Oslo–Kristiansand via E18 og via svingete og bratte veier gjennom indre Telemark og Agder. Forbruket målt per kilometer ved kjøring på E18 var 35 prosent høyere enn ved kjøring på indre vei.

⁷ Se blant annet artikkelen *Ny rapport: Jo høyere fartsgrense, jo mer mikroplast i snøen* av Tia Karlsen i Teknisk Ukeblad 21. februar 2022.

⁸ Se blant annet artikkelen *Større og bedre veier ga mer trafikk og flere bilister, ikke mindre kø* av Marte Dæhlen på forskning.no 27. april 2020.

⁹ Dette er uttrykt både i *Nasjonal transportplan 2022–2033* og i *Hurdalsplattformen*.

Det er verd å nevne at naturødeleggelser og flere andre såkalte ikke-prissatte konsekvenser ikke regnes med i de samfunnsøkonomiske lønnsomhetsberegningene. Derimot gir trafikkvekst økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet, også der det er vedtatt mål om nullvekst eller reduksjon i personbiltrafikken for å oppnå effektiv og miljøriktig transport- og byutvikling. Det kan resultere i at jo mer dette politiske målet undergraves, jo mer lønnsom blir veien.¹⁰ Redusert reisetid, som også er en årsak til trafikkvekst, vektet forholdsvis høyt og bidrar som regel til den største nytteeffekten i et veiprojekt. Men at flere begynner å pendle over lengre distanser fordi veier bygges ut, og bruker tid på dette, regnes ikke inn som en kostnad i det samfunnsøkonomiske regnskapet, men snarere som en nytteeffekt.

Uavhengig av disse innvendingene mot innretningen av samfunnsøkonomiske beregninger er de aller fleste veiutbygginger samfunnsøkonomisk ulønnsomme. Utbyggingskostnadene er som regel mye større enn verdien av innspart reisetid og økt reisevirksomhet. I Nye Veiers vedtekter¹¹ står det imidlertid at «... strekningene i selskapets samlede utbyggingsportefølje med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet prioriteres gjennomført foran de med lav/negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet». Likevel velger Nye Veier som regel ikke å detaljutrede alternativer med potensielt bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet, for eksempel utbedring av dagens vei eller bygging av 2/3-feltsvei for 90 km/t framfor full utbygging til 4-feltsvei motorvei for 110 km/t.

I den tidligere nevnte utredningen om veistandarder fra Statens vegvesen i 2019⁵ har etaten analysert tre veiprojekt for trafikkmengder inntil 12 000 kjøretøy i gjennomsnittsdøgnet (såkalt ÅDT), og for alle tre gir 2/3-feltsvei for 90 km/t bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet enn smal 4-feltsvei for 110 km/t. Dette kommer i tillegg til de lavere miljøbelastningene av vei for lavere fart. Utredningen viser også at smal 4-feltsvei for 110 km/t er mer trafikkfarlig enn en 2/3-feltsvei for 90 km/t. Et masterarbeid fra NTNU¹² i 2021 viser også at trafikkmengden må overstige en ÅDT på 28 000 før veibygging for 110 km/t er mer samfunnsøkonomisk lønnsomt enn ved bygging for lavere fart.

FORUTSETNINGER FOR GOD VEIPLANLEGGING

For å få til gode veiplaner som møter samfunnets behov inkludert hensynet til blant annet natur, matjord og klima, må firetrinnsprinsippet følges i planprosessen. Firetrinnsprinsippet er blant annet beskrevet i Statens vegvesens håndbok V712 *Konsekvensanalyse* (side 30):

Analysen av tiltak for løse et problem i transportsystemet bør i prinsippet skje etter «firetrinnsmetodikken»:

1. *Tiltak som kan redusere transportbehovet og påvirke valg av transportmiddel.*
2. *Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøyer.*
3. *Mindre ombyggingstiltak.*
4. *Større ombyggingstiltak eller utbygging i ny trasé.*

Gjennomføring av konseptvalgutredninger (KVU), i tråd med statens prosjektmodell, skal i prinsippet sikre at firetrinnsmetodikken kommer inn før en offisiell planprosess i henhold til plan- og bygningsloven gjennomføres.¹³ Men det er gitt flere unntak fra prosessen, og i flere tilfeller er det vedtatt nye konsept i strid med anbefalingene i KVU-en, uten noen ny prosess.

¹⁰ Det såkalte nullvekstmålet, vedtatt av Stortinget gjennom klimaforliket i 2012, sier at veksten i personbiltrafikken i byene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

¹¹ Vedtekter for Nye Veier AS (per 18. desember 2015), § 3.

¹² Eline Ølstad Male (2021): Lønnsomhet av motorveger med høy fartsgrense ved lav ÅDT, masteroppgave ved NTNU

¹³ Ifølge statens prosjektmodell skal konseptvalgutredningen (KVU-en) til ekstern kvalitetssikring (KS1) før regjeringen velger konsept eller avviser prosjektideen.

Trinn 1, 2 og 3 i firetrinnsmetodikken er nøkkelen til å redusere areal- og klimafotavtrykket fra veibygging og miljøbelastningen fra trafikken. Det er derfor avgjørende at slike tiltak utredes som fullverdige alternativ. Tiltak på trinn 3 gir ofte mye effekt for pengene, blant annet på trafikksikkerhet.

Veinormalene styrer hvordan veier skal planlegges og bygges. Den veinormalen som er viktigst for temaet i denne rapporten, håndbok N100, angir blant annet antall kjørefelt og hastighet ny vei skal bygges for, avhengig av trafikkmengde og veiens funksjon.¹⁴ Normalene tillater punktvis utbedringer uten at dette krever at veien bygges ut til den standarden som kreves ved nybygging. Men dersom en nasjonal hovedvei med ÅDT over 6000 skal utbedres over en lengre strekning, gjelder reglene for bygging av ny vei. Dermed stilles det så strenge krav at mer moderate utbedringer utelukkes, noe som går ut over miljøet og gjerne også samfunnsøkonomien.

Heldigvis er det lov å søke Vegdirektoratet om å fravike normalene. Og i Stortingets avtale om statsbudsjettet for 2022¹⁵ sier punkt 21 at Statens vegvesen og Nye Veier ved bygging av nye veier skal bruke handlingsrommet i veinormalene for å sikre at tapet av matjord og natur blir så lavt som mulig og utbyggingskostnader og bompenger holdes nede. Dette punktet må få en betydning i praksis. Dessverre har vi flere eksempler der veier planlegges med større dimensjoner enn det som kreves i veinormalene, og da brukes fleksibiliteten i «feil» retning i forhold til intensjonen i budsjettavtalen.

Mulighetene for å utnytte handlingsrommet bør suppleres med en egen normal for utbedring av hovedveier, med blant annet vekt på økt trafikksikkerhet, der lista legges lavere enn for nybygging. En mulig utbedringsstandard for strekninger med moderat trafikk kan være vei med midtrekkverk for 80 km/t, med noe smalere vei og enklere kryssløsninger enn det som kreves ved nybygging.

Budsjettavtalens punkt 23 sier også at veinormalene skal gjennomgås, blant annet ved at en høyere terskel for trafikkmengde for bygging av 4-felts motorveier skal vurderes. Det er viktig. Dagens terskel er ÅDT 12 000. Statens vegvesen har vist til faglig dokumentasjon som sier at en 2-feltsvei med forbikjøringsfelt (også omtalt som 2/3-feltsvei) har kapasitet opp til ÅDT 15 000–18 000.⁵ Å heve terskelen for bygging av 4-feltsveier vil gi en betydelig gevinst for natur, matjord og klima og frigjøre mye penger som kan brukes blant annet til å vedlikeholde og utbedre det veinettet vi har.

Behovet for 4-feltsveier vil reduseres kraftig med en høyere ÅDT-terskel for bygging av slike veier. Men om slike likevel må bygges, vil lavere fartsgrense ha mye å si for hvordan veien kan legges i landskapet, og for muligheten for å gjenbruke dagens vei, i tillegg til at det vil gi lavere energiforbruk, forurensing og støy fra trafikken. Det bør derfor innføres en ny standard for 4-feltsvei med fartsgrense 90 km/t.

I sum tilsier dette at endringer i håndbok N100 må komme raskt.¹⁶

Et annet moment som påvirker hvordan veier skal planlegges og bygges, er trafikkprognosene. Ifølge håndbok N100 er det antatt trafikkmengde 20 år etter veiåpning som skal legges til grunn når en vei planlegges. Håndboka peker på at veier inn mot en by ikke kan ha mer trafikk enn de sentrale byområdene kan håndtere. Likevel er det fortsatt vanlig å bruke tradisjonelle vekstprognoser basert på befolknings- og inntektsvekst, også ved planlegging av hovedveier som leder inn mot områder som omfattes av nullvekstmålet. Det er viktig at prognosene tar hensyn til politiske mål, blant annet nullvekstmålet, mål om godsoverføring fra vei til sjø og bane, lokale og nasjonale klimamål, jordvernsmål og liknende, men også trender i retning av mer digital framfor fysisk kommunikasjon.

¹⁴ Statens vegvesen (2021): *N100. Veg- og gateutforming*

¹⁵ Avtale om statsbudsjettet for 2022 fra 21. november 2021.

¹⁶ Fellesbrev med innspill til arbeidet med revisjon av veinormalene fra Naturvernforbundet, Norges Automobil-Forbund og Norges Bondelag 8. mars 2022 til samferdselsminister Jon-Ivar Nygård.

NØDVENDIG Å ENDRE DE KONKRETE VEIPLANENE

Tabelldelen av denne rapporten beskriver status, miljøutfordringer og alternative løsninger for hver av de 23 strekningene. Endringene vi foreslår, varierer fra strekning til strekning, avhengig av lokale forhold og hvilken standard dagens vei holder.

Dersom dagens vei kan beholdes og eventuelt utbedres, unngår vi store arealinngrep, siden ny vei som regel kommer i tillegg til den gamle. I vår gjennomgang ser vi at dagens vei noen steder er så god at den bør beholdes som den er, muligens supplert av mindre utbedringer og avbøtende tiltak, for eksempel støyskjerming. I andre tilfeller foreslår vi å utbedre dagens vei til en høyere standard framfor å bygge ny – med stor variasjon i investeringsbehovet. Er veien god fra før, blir investeringsbehovet vesentlig lavere enn der dagens vei er mer svingete eller har mange avkjøringer. Vi legger vi til grunn at det etableres en utbedringsstandard, og ellers at fleksibiliteten i veinormalene utnyttes gjennom bruk av fravikssøknader for å kunne forbedre dagens vei og gjøre den mer trafikksikker på en kostnadseffektiv måte, uten å måtte heve standarden til det veinormalene krever ved nybygging.

I enkelte tilfeller mener vi det er akseptabelt å anlegge ny vei så lenge den bygges med en lavere standard enn det som er foreslått, i hovedsak 2/3-feltsvei for 90 km/t framfor 4-feltsvei for 110 km/t. Dette gir bedre løsninger når det gjelder arealbruk, mulighet for å tilpasse veien til terrenget, energiforbruk, utslipp og støy, men vil fortsatt innebære store inngrep.

Flere av de nye motorveiene for høy fart legges lenger unna byene og tettstedene. De som reiser langt, kan vinne tid på det, men folk som reiser mer lokalt, kan få lengre kjøring til og fra hovedveien og dermed ikke spare tid i det hele tatt. En løsning med opprusting av dagens vei vil gi bedre vei for flere.

Noen veistrekninger på lista består av prosjekter der det forventes kontraktstildeling i løpet av kort tid, i 2022. Her haster det veldig med å sette foten ned for å kunne revidere planene. For andre strekninger pågår det en ordinær planprosess der det er viktig at det snarest gjøres tilleggsutredninger for å gjøre det mulig å velge mer miljøskånsomme løsninger. Naturvernforbundet mener at følgende strekninger trenger et særlig fokus i første halvår 2022:

Nært forestående og utbygginger som må stanses, og der nedskalering må utredes

- E6 Roterud–Storhove (del av Øyer–Moelv, går gjennom Lågendeltaet naturreservat)
- E39 Bue–Ålgård (del av Lyngdal–Ålgård)
- E39 Ålgård–Hove
- E16 Arna–Trenegreid

Nært foregående utbygginger som må omgjøres fra 4 felt og 110 km/t til 2/3 felt og 90 km/t

- E134 Saggrenda–Elgsjø
- E6 Berkåk–Vindåsliene (del av Nedgård–Ulsberg–Berkåk–Vindåsliene)

Planprosesser der det må utredes nye alternativer som gjør det mulig å velge mer skånsomme løsninger

- E16 Kongsvinger–E6
- E16 Skaret–Hønefoss (og Ringeriksbanen)
- E39 Lyngdal–Ålgård
- E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast)
- E16/E39 Arna–Vågsbotn–Klauvaneset
- E39 Møreaksen
- E6 Korporals bru–Gyllan–Kvål
- E6 Åsen–Steinkjer

REDUSERT UTBYGGING SPARER PENGER OG MILJØ

Miljøhensyn er årsaken til at Naturvernforbundet engasjerer seg i veispørsmål. Miljø må veie tyngre enn reisetidsbesparelser. Samtidig er det et poeng at nedskalering av store veiutbygginger vil frigjøre store pengebeløp, dels gjennom mindre behov for bompenger¹⁷ og dels gjennom mindre offentlige bevilgninger. De frigjorte offentlige midlene kan brukes til økt satsing på trafikksikkerhetstiltak og vedlikehold og utbedring av det eksisterende fylkes- og riksveinettet i hele landet, til å bygge ut sykkelveinett, jernbane og annen kollektivtransport og til tiltak som flytter godstransport fra vei til sjø og bane – eller til andre gode samfunnsformål. En befolkningsundersøkelse som TNS Kantar har gjennomført for Norges Automobil-Forbund (NAF), viser at satsing på kollektivtransport og vedlikehold av eksisterende veier er vesentlig viktigere for folk enn bygging av nye veier.¹⁸

De 23 veistrekningene som drøftes i denne rapporten, vil koste 285–290 milliarder kroner dersom de bygges ut etter de planene og de prisforutsetningene som lå til grunn ved utarbeidelsen av Nasjonal transportplan 2022–2033 (NTP). Det betyr at det er anslåtte priser i 2021-kroneverdi som normalt er brukt. Kostnadene inkluderer merverdiavgift, men ikke rentekostnader. De reelle kostnadene for bompengeprojekter basert på lån vil derfor bli enda høyere. I tillegg ser vi at bygge- og materialkostnadene er i ferd med å øke mer enn normalt og hva som lå til grunn i NTP, blant annet på grunn av press i økonomien og en urolig verden. Byggekostnadsindeksen for veianlegg har økt med hele 10,9 prosent fra 4. kvartal 2020 til 4. kvartal 2021.¹⁹

Vi har gjort et grovt anslag over hvor mye utbyggingskostnadene kan reduseres ved at veiplanene endres i tråd med anbefalingene våre for de 23 veistrekningene. Basert på dette kan vi anslå at nedskaleringene vil kunne redusere de totale utbyggingskostnadene med om lag 210–225 milliarder kroner, det vil si rundt 75 prosent. I tillegg vil drifts- og vedlikeholdskostnadene reduseres dersom vi velger å utbedre dagens vei framfor å bygge ny vei som kommer i tillegg til den gamle. Om prisstigningen på veibygging fortsetter, vil utbyggingskostnadene – og besparelsene ved nedskalering – bli enda større.

Vi har gjort et enkelt anslag på hvor mye de reduserte investeringene vil bety i form av mindre klimagassutslipp fra bygging av nye veier. Med utgangspunkt i en NTP-rapport om klimakonsekvenser av veibygging²⁰ og noen prosjektvise klimaanalyser har vi funnet tall for 14 strekninger som inngår i vår drøfting i denne rapporten.²¹ Gjennomsnittlig utslippsintensitet for disse strekningene er på 23 tonn CO₂-ekvivalenter per million kroner investert. Dette inkluderer utslipp fra anleggsvirksomhet, materialproduksjon og nedbygging av arealer. Ved å legge denne faktoren samt anslaget over reduserte utbyggingskostnader til grunn finner vi at våre forslag til nedskalering av veiplanene kan redusere utslipp fra veibygging med om lag 4,8–5,3 millioner tonn CO₂-ekvivalenter.

¹⁷ I byområder har bompenger en viktig trafikkregulerende effekt, og der bør nivået på trafikkantbetaling styres av blant annet trafikk- og miljømål. Redusert veiutbygging her kan frigjøre midler til større satsing på gange, sykkel og kollektivtransport.

¹⁸ Pressemelding fra Norges Automobil-Forbund 9. mars 2021: *Vedlikehold er viktigere for folk enn nye veiutbygginger, viser ny NAF-undersøkelse*

¹⁹ Statistisk sentralbyrå: *Byggekostnadsindeks for veianlegg*

²⁰ Miljødirektoratet mfl. (2020): *Nasjonal transportplan 2022–2033 - Klimaeffekt av virksomhetenes prioriterte prosjekter i NTP 2022–2033*

Rapporten oppgir to alternative korridorbredder: 50 og 100 meter. Vi har her lagt den minste bredden til grunn.

²¹ De 14 strekningene E16 Kongsvinger–E6, E6 Hamar–Løten, E6 Roterud–Storhove (del av Moelv–Øyer), Oslo–Mjøsbrua (sum av Oslo–Gjøvik og Hunndalen–Mjøsbrua), E16 Høgkastet–Hønefoss (del av Skaret–Hønefoss), E134 Saggrenda–Elgsjø, E39 Bue–Ålgård, E39 Ålgård–Hove, E39 Ådland–Svegatjørn, E39 Ålesund–Molde, E6 Gyllan–Kvål (del av Vindåsliene–Gyllan–Kvål) og E6 Åsen–Steinkjer.

OVERSLAG OVER REDUSERT AREALBEHOV

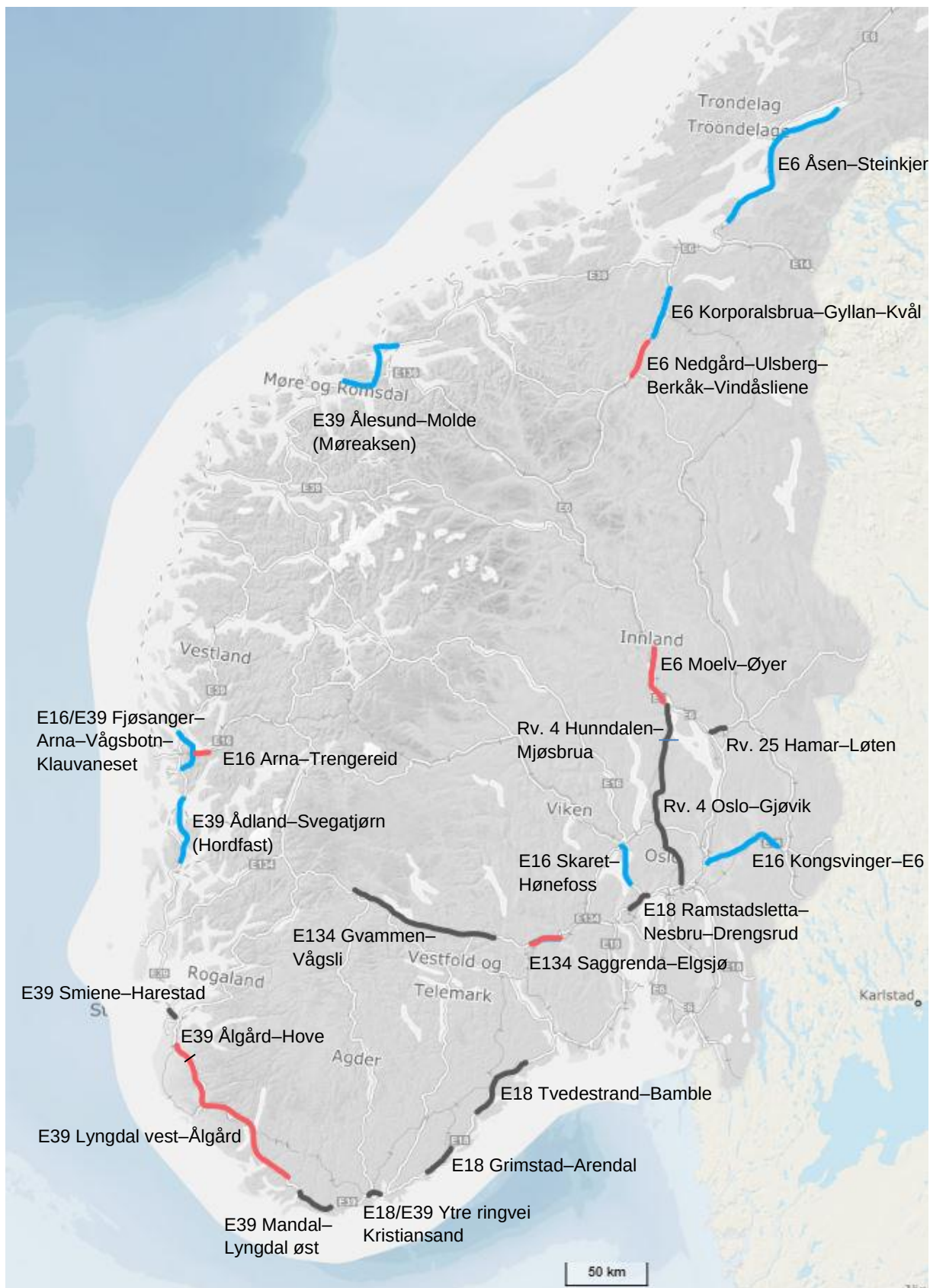
Statens vegvesen viser i sin rapport om veistandarder fra 2019 at arealbehovet for en smal 4-feltsvei, inkludert sikkerhetsarealet på hver side av veien, er om lag 35 prosent større enn for en 2/3-feltsvei (noe som tilsvarer at en 2/3-feltsvei krever vel 25 prosent mindre areal enn en smal 4-feltsvei).⁵

I vår gjennomgang av veistrekningene er utbedring av dagens vei et alternativ flere steder. Et regnestykke der vi tar utgangspunkt i en middels god vei med 8–9 meters bredde som utvides til å få midtrekkverk og forbikjøringsfelt (med gjennomsnittlig bredde på 12–13 meter), viser at en slik løsning som erstatter en ny smal 4-feltsvei (19–20 meters bredde med 11 meters sikkerhetsavstand på hver side), vil redusere behovet for nytt areal med 90 prosent. Konsekvensene for kryss og lokalveier er ikke inkludert her, men dette er forhold som trekker i ulike retninger.

Av de 23 strekningene på til sammen om lag 850 kilometer som vi har analysert, er det meste planlagt som 4-feltsvei. Vi anslår at gjennomsnittlig bredde for de planlagte veiene, inkludert sikkerhetsavstander og fratrasket gjenbrukt areal, blir på om lag 40 meter. Når vi trekker fra at anslagsvis 15 prosent av lengden vil bli tunnel eller bru, finner vi at de nye veiene i sum vil kreve i underkant av 30 000 dekar nytt areal inkludert sikkerhetsareal. Våre alternative forslag innebærer dels at dagens veibredde beholdes omtrent som i dag, og dels at ny vei bygges ut, men med 2/3 felt framfor 4 felt. Men i hovedsak foreslår vi at dagens vei utbedres og breddeutvides. Vi anslår derfor at vi i totalt sett kan redusere behovet med nytt areal med om lag 80 prosent, tilsvarende 20 000–25 000 dekar, sett i forhold til om de foreliggende planene realiseres.



Dronebilde fra dagens E6 nord for Skogn i Trøndelag, som er en trafikk sikker 2/3-feltsvei med midtrekkverk og fartsgrænse 90 km/t, men likevel er planen å bygge 4-felts motorvei for 110 km/t.



Kartet viser de aktuelle strekningene. For veier markert med rød farge kan anleggsarbeidet på delstrekninger starte opp ganske fort, så her må prosessen stoppes og nye utredninger gjennomføres. Veier markert med blå farger er i en planfase der det er nødvendig å få inn nye løsninger.

Kartgrunnlag: © [Kartverket](#)

TABELL MED NÆRMERE OMTALE AV DE 23 STREKNINGENE

Den etterfølgende tabellen omfatter 23 veistrekninger med en total lengde på rundt 850 km der det planlegges omfattende veiutbygging. 21 av disse er strekninger som inngår i Nasjonal transportplan (NTP) 2022–2033, i bypakker eller i Nye Veiers portefølje. I tillegg har vi tatt med 2 strekninger som fortsatt er på et tidlig planstadium, men som potensielt kan få store negative miljøkonsekvenser, og som i tillegg er omtalt i Statens vegvesens gjennomføringsplan. Utover dette foreligger det flere store planer med lavere prioritet, som vi ikke har tatt med, blant annet ytterligere fjordkryssinger på E39. Et annet kostbart prosjekt som vi ikke har tatt med, siden det ikke er snakk om ny utbygging, er oppgradering av Hammersborgtunnelen i Oslo, som kan droppes og frigjøre kanskje 3 milliarder kroner. Merk at flere av de 23 veistrekningene er delt inn i delparseller.

Tabellen beskriver status for veiplanene, utfordringene som planene gir, og mulige løsninger for å begrense skadene på natur, matjord og klima. Naturvernforbundet vil i 2022 ha særlig søkelys på strekninger der utbygging er nært forestående og planene må endres, og disse er vist med lyserød skyggelegging av venstre kolonne. Strekninger der det er viktig at nye alternativer tas med i den videre planleggingsprosessen, er vist med lyseblått.

Kostnadstall stammer i hovedsak fra NTP 2022–2033 eller bakgrunnsrapporter til denne eller annen tilgjengelig informasjon, blant annet Nye Veiers nettsider og stortingsdokumenter. For noen prosjekter er det allerede igangsatt prosesser for å senke kostnadene i forhold til det som er forutsatt i NTP. Kilden for trafikk tall (ÅDT) er i hovedsak Statens vegvesens nettsted trafikkdata.no. I tillegg er nettstedet vegkart.atlas.vegvesen.no hyppig brukt for å finne informasjon om dagens veinett.

Tabell: Konkrete prosjekter i Nasjonal transportplan 2022–2033 (NTP), bypakker eller Nye Veiers portefølje

Veistrekning	Status	Hovedproblem med dagens planer	Hva må gjøres
E18 Ramstadsletta– Nesbru– Drengsrud Viken Statens vegvesen (Ca. 28 mrd. kr)	Dette er parsell 2 og 3 av E18-prosjektet i Bærum og Asker, i sum 12,9 km. Her pågår det planlegging, mens etappe 1 (Lysaker–Ramstadsletta, 4,4 km) er under bygging. De nye parsellene er ikke inkludert i Statens vegvesens gjennomføringsplan med oppstart før 2028. Planene går ut på å bygge en 6-felts motorvei inkludert 2 kollektivfelt. I tillegg kommer lokalvei og sykkelvei.	Det er reelle utfordringer med støy og forurensing langs dagens vei, med dels dårlig framkommelighet for buss. Men å bruke flere titalls milliarder på mer vei for mer biltrafikk og med store klimagassutslipp i byggefasen er ikke en god løsning.	Planene som nå utarbeides, må endres. Innsatsen bør spisses for å løse utfordringene, i form av bedre buss- og sykkeløsninger og bruk av avbøtende tiltak som massiv støyskjerming. Tunnel kan vurderes der det har en særlig nytteeffekt. Illustrasjon på kostnadsbesparelse: 60–85 prosent

Veistrekning	Status	Hovedproblem med dagens planer	Hva må gjøres
E16 Kongsvinger–E6 Viken og Innlandet Nye Veier (9,2 mrd. kr)	Dagens vei mellom Kløfta og Kongsvinger er om lag 58 km lang (hvorav 27 km allerede er utbygd til 4-feltsvei). Forslag til kommunedelplan er til lokalpolitisk behandling. Det er aldri gjennomført noen KVVU, med begrunnelsen at det i en tidligere NTP er bestemt at det skal bygges 4-feltsvei. Slik vei er bygd ut i hver ende (Kløfta–Nybakk og Slomarka–Kongsvinger), og tidligere diskusjoner gikk på trasé mellom Nybakk og Slomarka. Etter overtakelsen av prosjektet begynte Nye Veier å vurdere helt nye traseer på hele strekningen mellom Kløfta til Kongsvinger. Det alternativet selskapet rangerer høyest, innebærer ny vei i ny korridor øst for Nybakk (37 km), som betyr at en stor del av den utbygde 4-feltsveien Slomarka–Kongsvinger ikke vil inngå i hovedveien. Dagens vei har en ÅDT på 8000–10 000, noe mer på den 7 km lange delen vest for Vormsund samt gjennom Skarnes.	Området har mye kulturlandskap, matjord og natur. Ny vei vil være arealkrevende og skape store konflikter. Veien har på deler av strekningen mange avkjøringer og lavere fartsgrense enn hva som er vanlig på en hovedvei. Men det må ses i sammenheng med at veien har en betydelig lokal og regional funksjon. Dette er ikke hovedveien mellom Oslo-området og Sverige. Sett i lys av de faglig anbefalte grensene for 4-feltsvei og gitt at nullvekstmålet tas på alvor, er 4 felt unødvendig. Om ny vei legges i ny trasé, vil en del av trafikken fortsatt gå på dagens vei, og trafikken på nyveien blir enda mindre. Lavere fart enn 110 km/t er også et viktig energi- og klimatilskott. Ullensaker kommune, Viken fylkeskommune og Innlandet fylkeskommune ser mange av utfordringene og vil utnytte de allerede utbygde veiparsellene, og det er kommet signaler fra politisk hold lokalt og regionalt om at å bygge for lavere fart enn 110 km/t, kanskje også med færre kjørefelt på delstrekninger. Statens vegvesen er også kritisk til den foreslåtte løsningen.	Forslaget til kommunedelplan omfatter kun løsninger for 4 felt og 110 km/t. Naturvernforbundet ber om at det gjøres en fullverdig konsekvensutredning av et såkalt o+-alternativ, altså utbedring av dagens vei for økt trafiksikkerhet og bedre lokalmiljø, i kombinasjon med noen nybygde delstrekninger. Hvor mye som bør bygges nytt, må avklares nærmere, men vi har lagt inn en betydelig sum for dette denne rapporten. I tillegg bør det utredes en løsning med 2/3-feltvei fra Nybakk til Slomarka, i stor grad i ny trasé. Vi legger her til grunn at det også i det sistnevnte alternativet vil være riktig å se på tilpasninger som sparer natur og matjord. Illustrasjon på kostnadsbesparelse: 40–50 prosent
Rv. 25 Hamar–Løten Innlandet Nye Veier	Dette er en 10 km lang strekning mellom E6 og rv. 3 og en del av hovedveien mellom Hamar og Elverum. Prosjektet begrunnes med at kapasiteten på dagens vei er for liten.	Veien vil måtte gå gjennom mye kulturlandskap og sårbar natur, så det blir svært vanskelig å finne en trasé uten store, negative konsekvenser. Økt veikapasitet løser ikke utfordringene, da det vil	Prosjektet må skrinlegges. Isteden bør dagens vei utbedres ved å redusere antall avkjøringer og etablere midtrekkverk på deler av

Veistrekning	Status	Hovedproblem med dagens planer	Hva må gjøres
(2,0 mrd. kr)	Prosjektet er overført til Nye Veier, og i NTP står det at det legges opp til 4-feltsvei for 110 km/t. Dagens vei har en ÅDT på 10 000–11 000, noe høyere nærmest Hamar.	skape mer trafikk og dermed nye problemer.	strekningen, kombinert med avbøtende tiltak. Illustrasjon på kostnadsbesparelse: 70 prosent
Rv. 4 Hunndalen (Gjøvik)– Mjøsbrua Innlandet Nye Veier (5–6 mrd. kr)	KVU-en for Jaren–Mjøsbrua anbefalte ny vei fra et punkt nord for Gjøvik og til Mjøsbrua. Etter overdragelsen til Nye Veier er en ny strekning gjennom Gjøvik (som ikke var anbefalt i KVU-en) inkludert i prosjektet, som til sammen er om lag 20 km langt. Dagens vei er i stor grad avkjøringsfri og har en ÅDT på rundt 12 000.	Også dette prosjektet vil gi inngrep og betydelige klimagassutslipp fra bygging, i tillegg til økt trafikk.	Framfor å bygge ny vei i ny trasé bør dagens vei utbedres og få midtrekkverk, for eksempel i kombinasjon med en tunnel forbi Dalsjordet, supplert med en tunnel gjennom Gjøvik by. Illustrasjon på kostnadsbesparelse: 45–60 prosent
E6 Moelv–Øyer Innlandet Nye Veier (12 mrd. kr)	Dagens gode E6 planlegges utbygd til 4-felts motorvei over 43 km. Strekningen består av tre parseller: Moelv–Roterud (11 km, med blant annet ny mjøsbru), Roterud–Storhove (22 km, med blant annet ny vei gjennom Lågendeltaet naturreservat) og Storhove–Øyer (snaut 10 km). Nye Veier jobber med reguleringsplan for Moelv–Roterud og legger opp til lokalpolitisk behandling neste vinter. For Roterud–Storhove pågår det lokalpolitisk behandling. Storhove–Øyer er klar til utbygging. Den vedtatte kommunedelplanen for E6 forskutterer at motorveien legges over naturreservatet, men det er per april 2022 ikke gitt noen slik tillatelse.	Det mest alvorlige enkeltinngrepet for denne parsellen sett under ett er Nye Veiers plan om 4-felts motorvei for 110 km/t i bru med peler gjennom et naturreservat. Det skal svært viktige samfunnshensyn til for å tillate inngrep i et naturreservat. Ifølge NTP er samfunnsøkonomisk netto nytte for E6 Moelv–Øyer på minus 6,1 milliarder 2020-kroner. Det bør være åpenbart at dette ikke kan forsvare en motorvei gjennom et naturreservat. Tross ny vei vil trafikken på dagens vei fortsatt være stor. Dette store veiprojektet fører også med seg flere andre inngrep i natur og matjord. Å bygge 4-felts motorvei parallelt med jernbanen	Ny vei er unødvendig og svært naturfiendtlig og må snarest stanses. Mindre utbedringer på dagens vei, som støyskjerming, bør gjennomføres. I tillegg må det etableres midtrekkverk der det mangler (bortsett fra Vingnes–Hovemoen, som beholder fartsgrense 70 km/t). Illustrasjon på kostnadsbesparelse: 90–95 prosent

Veistrekning	Status	Hovedproblem med dagens planer	Hva må gjøres
	Dagens vei har en ÅDT på 13 000 nord for Mjøsbrua, fallende til snaut 12 000 nord for Biri, økende til rundt 14 000 ved Vingnes, opp i 17 000 forbi Lillehammer by og synkende til 10 000–11 000 nord for Lillehammer. Dagens vei holder god standard og midtrekkverk over lengre strekninger.	er heller ingen god idé, da det undergraver togets konkurransekraft. Infrastrukturbygging gir store klimagassutslipp i byggefasen, og når det først skal investeres i ny infrastruktur, er det jernbanen som bør prioriteres i intercity-området, ikke tiltak som skaper enda mer biltrafikk – og for høyere fart og dermed høyere energi- og drivstoffbehov.	
E16 Skaret–Hønefoss Viken Nye Veier (12,3 mrd. kr, opprinnelig plan)	Veistrekningen inngår i fellesprosjektet med Ringeriksbanen. Statens vegvesen bygger nå ut E16 i Bærum fram til Skaret i Hole kommune. Nye Veiers prosjekt derfra til Hønefoss er 24 km. Veien planlegges som 4-feltsvei, og opprinnelig kostnadsanslag fra Statens vegvesen gjelder vei for 110 km/t, men Nye Veier har nylig kunngjort at det er aktuelt å redusere til 100 km/t. Dagens vei fra Skaret til Elstangen har 2/3 felt og midtrekkverk. Derfra er veistandarden noe varierende. Sør for Sundvollen har veien en ÅDT på 13 000, økende til 18 000 nær Hønefoss. Veien leder trafikken inn i nullvekstområdet i Oslo-regionen. Det er ikke gjennomført noen KVVU med ekstern kvalitetssikring for prosjektet, til tross for at det kan bli et av landets største utbygginger på fastlandet gjennom tidene.	Prosjektet vil føre til store arealinngrep. Særlig området ved Kroksund og nordover mot Hønefoss har en svært rik natur og mye kulturlandskap og matjord. Veien vil berøre Nordre Tyrifjord naturreservat med internasjonal Ramsar-status, og Ramsar-sekretariatet har sterkt anbefalt å ikke legge samferdselsprosjektet gjennom det sårbare området. Et stort ankepunkt mot motorveien er at den skal bygges sammen med ny jernbane. Skal jernbanen ha en misjon miljømessig, må den redusere mer miljøskadelig trafikk og redusere behovet for veiutvidelser. Ny vei parallelt med toget vil bidra til det motsatte. Klimabudsjettet til prosjektet viser høye klimagassutslipp fra bygging av både vei og bane, og en analyse som også inkluderer transportutslipp, viser at vei og bane i sum ikke reduserer biltrafikken. Videre vil også høyere fart for bilene øke energi- og drivstoffbehovet.	Hele fellesprosjektet må stanses. En ny planprosess må finne en ny og mer skånsom trasé for innkorting av jernbanen mellom Oslo og Bergen. Dagens vei Skar–Høgkastet beholdes som hovedvei, men tunnelene må eventuelt utvides. Videre forbi Kroksund og til Vik trengs det større tiltak, for eksempel en tunnel. Fra Vik til Hvervenmoen må dagens vei utbedres, blant annet med midtrekkverk. Illustrasjon på kostnadsbesparelse for veidelen av prosjektet: 75 prosent

Veistrekning	Status	Hovedproblem med dagens planer	Hva må gjøres
E134 Saggrenda–Elgsjø Viken samt Vestfold og Telemark Statens vegvesen (2,3 mrd. kr)	Denne 15 km lange parsellen går fra Saggrenda i Kongsberg kommune til Elgsjø i Notodden. Det er gjennomført en KVVU, og der anbefales det ny vei med 2/3 felt og 90 km/t. Større vei er ikke diskutert i KVVU-en. Det var først i reguleringsplanen at Statens veivesen lanserte 4-felt og 110 km/t, og dette er nå vedtatt av kommunene. I statsbudsjettet for 2022 er det satt av penger til å klargjøre prosjektet for anleggsstart. Dagens vei har en ÅDT på 5100.	Ny vei vil gå gjennom skog og gi betydelige naturinngrep, med konsekvenser for arts mangfold og klima. Veien vil også åpne for byspredning, økt trafikk og ytterligere arealnedbygging. Veinormalene åpner for smal 4-feltsvei for 110 km/t ved ÅDT over 6000 dersom dette er mer samfunnsøkonomisk lønnsomt enn 2/3 felt for 90 km/t, men konsekvensutredningen til reguleringsplanen viser at dette ikke er tilfellet. Konsekvensutredningen viser også at 4 felt for 110 km/t vil koste en halv milliard kroner ekstra og er mer trafikkfarlig og mer ødeleggende for areal og klima enn 2/3 felt og 90 km/t. Den vedtatte reguleringsplanen strider mot veinormalene samt avtalen om statsbudsjettet for 2022 (punkt 21), som sier at handlingsrommet i veinormalene skal utnyttes for å redusere inngrep og kostnader.	Primært bør dagens vei utbedres. Skal det bli ny vei, må den bygges etter de opprinnelige planene, nemlig 2/3 felt og fartsgrense 90 km/t. Kostnadsbesparelse ved bygging av 2/3 felt for 90 km/t: 30 prosent Et argument som er brukt for bygging av 4 felt, er at det forventes en sterk trafikkvekst dersom E134 blir hovedforbindelsen mellom Oslo og Bergen. Det fins ingen vedtak om dette, og det er uansett miljømessig feil å dimensjonere for så store trafikkmengder.
E18 Tvedestrand–Bamble Vestfold og Telemark samt Agder Nye Veier (11,7 mrd. kr, opprinnelig plan)	Denne 54 km lange strekningen består i hovedsak av god vei, tidligere motorvei klasse B, dels med midtrekkverk. Deler av veien er nybygd på 1990- og 2000-tallet. Dagens vei har en ÅDT som i stor grad ligger på 8000–9000, men opp mot 11 000 nærmest Bamble og rundt 10 000 vest for Risør. Forslag til reguleringsplan for 4-felts vei for 110 km/t (opprinnelig plan) var på høring 2021, men Nye Veier kunngjorde under	Det mest iøynefallende med prosjektet er at den vedtatte kommunedelplanen fra 2019, som danner grunnlag for reguleringsplanen som nå er trukket tilbake, la opp til at det skal bygges mye ny vei også der dagens vei holder god standard og er av en svært trafikk type (2/3 felt med midtrekkverk), eller der dagens vei kan utbedres til dette. Dette har skapt hoderysting fra veifaglig hold, og det har møtt sterk kritikk fra blant annet statsforvalteren. Dette strider også med anbefalingene i KVVU-en fra 2007.	Utgangspunktet for ny reguleringsplan er at kostnadene skal ned, blant annet gjennom at mer av dagens vei skal beholdes. Det er svært positivt. Men om det blir 4 felt, vil det også kunne beslaglegge matjord. Det blir derfor viktig å sikre oppslutning rundt 2/3 felt og midtrekkverk framfor 4 felt – av hensyn til matjord og natur samt energi- og drivstoffbehovet til bilene.

Veistrekning	Status	Hovedproblem med dagens planer	Hva må gjøres
	høringsperioden at selskapet vil gå sammen med kommunene for å finne løsninger som gir lavere utbyggingskostnader, blant annet gjennom mer gjenbruk av dagens vei. Bompengeproposisjonen viste at prosjektet har en samfunnsøkonomisk nytte på minus 2,8 milliarder 2020-kroner. Kommunene har gitt uttrykk for at de ønsker 4-felt og fartsgrense på minst 100 km/t. Nye Veier har signalisert noe liknende, men har også vært inne på lavere fartsgrense og å beholde dagens vei der det er 2/3 felt og midtrekkverk. I januar 2022 offentliggjorde Nye Veier formelt at det skal utarbeides en ny reguleringsplan for prosjektet.	Deler av planene har gått ut på å utvide dagens vei, men det er lagt opp til ny trasé over lange strekninger, med store arealinngrep og barriereeffekter, dels på grunn av lite bruk av bru og ingen tunneler. Områder uten store inngrep fra før ville nå fått en gigantisk motorvei som barriere, med utslipp og støy. Økt kapasitet og vesentlig kortere reisetid langs E18 vil drastisk svekke Sørlandsbanens konkurransekraft når det gjelder person- og godstrafikk mellom Østlandet, Agder og Rogaland. Banen er i ferd med å bli utkonkurrert, og tilbudet vil neppe være levedyktig med de opprinnelige planene for E18/E39.	Illustrasjon på kostnadsbesparelse: 80 prosent
E18 Grimstad–Arendal Agder Nye Veier (6,6 mrd. kr, opprinnelig plan)	Denne om lag 20 km lange strekningen, bygd i perioden 1977–2000, har i dag god standard, med 2/3 felt og midtrekkverk (unntatt noen hundre meter gjennom en tunnel) og med fartsgrense 90 km/t på mesteparten av strekningen. Dagens vei har en ÅDT på rundt 20 000. Vedtatt kommunedelplan fra 2019 (opprinnelig plan) tilsier utbygging av 4-feltsvei for 110 km/t, dels i ny trasé. For å oppnå lavere kostnader og dermed bedre netto samfunnsnytte pågår det en prosess med tanke på å gjenbruke mer av dagens vei.	For at nullvekst i personbiltrafikken i byene skal kunne innfris, kan ikke veinettet bygges ut for enda mer trafikk. Også veinormalene (håndbok N100) peker på at veiene inn mot byene ikke kan ha mer trafikk enn hva sentrale byområder kan tåle. En 4-feltsvei vil også beslaglegge mer areal og gi betydelige inngrep, og å øke farten vil gi høyere energi- og drivstoffbehov for bilene.	Dagens vei må beholdes, med mindre utbedringer. Illustrasjon på kostnadsbesparelse: 95 prosent En løsning med utvidelse til 4 felt i dagens trasé vil være bedre enn de opprinnelige planene, men krever fortsatt mer arealer og gir en vekst i kapasiteten, som vil skape nye utfordringer på sikt i form av trafikkvekst med ytterligere energi- og arealbehov.

Veistrekning	Status	Hovedproblem med dagens planer	Hva må gjøres
E18/E39 Ytre ringvei Kristiansand Agder Nye Veier (6,6 mrd. kr)	Det pågår en reguleringsplanprosess for denne veien, som har til hensikt å koble E18 med E39 gjennom en ny ringvei utenom Kristiansand sentrum. Fra før er deler av veien nærmere sentrum nylig utbygd. Planen er at veien skal gå i tunnel på så godt som hele den om lag 10 km lange strekningen.	Mer veikapasitet gir mer biltrafikk, og dette truer nullvekstmålet. Veibygging gir også betydelige klimagassutslipp.	Prosjektet er unødvendig. Noen mindre avbøtende tiltak kan eventuelt gjøres på dagens veinett. Illustrasjon på kostnadsbesparelse: 99 prosent Innsparte penger bør brukes på mer miljøriktige transportløsninger i Kristiansands-regionen.
E39 Mandal–Lyngdal øst Agder Nye Veier (8,1 mrd. kr)	Mellom Kristiansand og Mandal er utbygging av ny E39 i gang. Denne parsellen er den neste i retning vest og er 26 km lang. Den planlegges for 4 felt og 110 km/t. Reguleringsplanen er i ferd med å vedtas i kommunene, og Nye Veier forventer byggestart sommeren 2023. Dagens vei har en ÅDT på 7000–10 000. Ifølge anbefalingene i KVVU-en og rødgrønt regjeringsvedtak skal E39 på strekningen fra Vigeland (like vest for Mandal) til Ålgård bygges med 2/3 felt og midtrekkverk. 4 felt vest for Vigeland var noe Fremskrittspartiets samferdselsminister fikk lagt inn føringer om.	Før Nye Veier tok over, var det allerede vedtatt ferdig reguleringsplan for ny vei med 2/3 felt og midtrekkverk på deler av strekningen. Snaut 4 km av strekningen er også bygd ut som en moderne 2/3-feltsvei, ferdigstilt i 2011. De tidligere vedtatte planene som inkluderte den ferdigbygde strekningen, var en akseptabel løsning, men den er lagt bort til fordel for ny planprosess for større vei i ny trasé for høyere fart. Dette gir vesentlig større inngrep, og den allerede ferdigbygde strekningen vil ikke lenger være del av hovedveien.	De lave trafikkmengdene tilsier at planene for 4-feltsvei bør droppes. Isteden bør det velges en løsning der dagens vei utbedres, supplert med et par lengre tunneler, blant annet forbi Mandal, noe som vil hindre store arealinngrep i forhold til Nye Veiers løsning. Midtrekkverk og forbikjøringsfelt etableres på det aller meste av dagstrekningene. Illustrasjon på kostnadsbesparelse: 40 prosent
E39 Lyngdal vest–Ålgård Agder Nye Veier (30 mrd. kr)	Dagens vei er 124 km lang. Øst for denne settes det nå i gang bygging av en om lag 10 km lang parsell forbi Lyngdal, som det er for seint å stanse. Planlegging av den nordligste delen, Bue–Ålgård (13 km), er kommet så langt at Nye Veier forventer å tildele første kontrakt i 2022.	Terrenget består av daler og heier som E39 i dag passerer. Nærmere Ålgård er landskapet åpnere, dels med kulturlandskap. Ny motorvei for 110 km/t vil være svært utfordrende å tilpasse det kuperte terrenget, og det vil oppstå store, nye inngrep, dels i forholdsvis urørte områder med	Å bygge 4-felts motorveier for trafikkmengder rundt ÅDT 5000 er massiv sløsing med penger og natur. Dagens vei fra Røyskår (Lyngdal vest) til Feda må beholdes og eventuelt utbedres noe. Fra Feda og

Veistrekning	Status	Hovedproblem med dagens planer	Hva må gjøres
	Detaljplanarbeidet er i gang på flere delparseller. Anbefalingene i KVVU-en og etterfølgende rødgrønt regjeringsvedtak sier at veien skal utvikles til 2/3 felt og midtrekkverk, men Fremskrittspartiets fikk omgjort planene til 4 felt for 110 km/t, og det er fastsatt en korridor for dette gjennom en statlig plan. Betydelige deler av strekningen har trafikkmengder på rundt ÅDT 5000. Sørøst for Flekkefjord er ÅDT-tallet rundt 7000 og mellom Helleland og Ålgård 7000–8000. Strekningen inkluderer en 17 km lang parsell (Fedå–Handeland) som var ferdig utbygd i 2006. Foreløpige planer tilsier at 12 km av denne vil bli overflødiggjort av ny motorvei.	natur og dyreliv. Ny vei vil kutte reisetida med bil betydelig og skape ny biltrafikk, da det vil gi mer pendling mellom byregionene. Det er også stor fare for at en slik vei for høye hastigheter vil utkonkurrere Sørlandsbanen innen både person- og godstransport. Bygging av en slik overdimensjonert motorvei med stiv linjeføring vil beslaglegge store arealer og dermed gi betydelige klimagassutslipp, i tillegg til de fra materialforbruk og anleggsmaskiner.	nordvestover til Ålgård må det velges løsninger som kombinerer utbedring av dagens vei og noen nybygde delstrekninger, dels i lengre tunneler. Utenom tunnelene og noen tettsteder etableres midtrekkverk og forbikjøringsfelt. For å kunne velge gode løsninger for denne veien må den vedtatte statlige kommunedelplanen oppheves. Illustrasjon på kostnadsbesparelse: 50–60 prosent
E39 Ålgård–Hove Rogaland Statens vegvesen (3,9 mrd. kr)	Dette er en 14 km lang strekning som er planlagt bygd ut til 4 felt. I statsbudsjettet for 2022 legges det opp til oppstart av første byggetrinn (Hove–Osli) i 2022. På nesten hele strekningen av første byggetrinn (3 km) er det midtrekkverk på dagens vei. Ålgård inngår i byregionen på Nord-Jæren, og det er betydelig pendling mot Sandnes og Stavanger. Dagens vei har en ÅDT på 18 000–19 000.	Foruten at ny vei vil krever matjord og gi nye inngrep, er planene et godt eksempel på at det legges til rette for mer biltrafikk i et område som omfattes av nullvekstmålet, noe som bryter med nasjonale og lokale mål. Mer trafikk vil skape mer køer andre steder og økte miljøproblemer. Et klart alternativ til bygging av 4-felts vei er opprusting og gjenåpning av Ålgårdbanen, som kan inngå i lokaltogtrafikken på Nord-Jæren og bidra til knutepunktbasert arealutvikling, som igjen bidrar til mindre biltrafikk.	Planene for bygging av ny 4-feltsvei Ålgård–Hove må stoppes. Dagens vei bør utbedres og få midtrekkverk på mesteparten av strekningen. Illustrasjon på kostnadsbesparelse: 75 prosent Videre bør det settes i gang en planprosess for Ålgårdbanen med tilhørende arealplaner som støtter opp om knutepunktbasert utvikling.

Veistrekning	Status	Hovedproblem med dagens planer	Hva må gjøres
E39 Smiene–Harestad Rogaland (Ca. 3,5 mrd. kr) Statens vegvesen	Dette er en 4,5 km lang strekning i Stavanger og Randaberg der E39 skal utvides fra 2 til 4 felt, som en fortsettelse av Rogfast sørover. Prosjektet er fortsatt under planlegging. Dagens vei har en ÅDT på rundt 16 000–20 000.	Ny vei vil legge enda mer matjord under asfalt. Økt veikapasitet gir mer trafikk, i strid med nullvekstmålet.	Prosjektet bør skrinlegges. Isteden bør det satses på omfattende avbøtende tiltak langs dagens vei, inkludert fortsatt redusert fartsgrense, for å oppnå økt trafiksikkerhet og bedre bomiljø. Illustrasjon på kostnadsbesparelse: 90–95 prosent Frigjorte midler bør brukes til ytterligere satsing på gange, sykkel og kollektivtransport i regionen.
E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast) Vestland Statens vegvesen (37,7 mrd. kr)	Hordfast-prosjektet innebærer 55 km med 4-felts motorvei for 110 km/t og to fjordkryssinger. Arbeidet med reguleringsplan pågår. Dagens vei over Stord har en ÅDT på rundt 3400, noe mer nærmest Leirvik. En viktig begrunnelse for Hordfast er å kutte reisetida med om lag en time, noe som vil skape mer pendling og reising. Dette vil utløse en kraftig trafikkvekst når bompengerperioden opphører.	Mer biltrafikk undergraver nullvekstmålet i byområdene Bergen og Stavanger og vil skape mange miljøutfordringer. Den økte trafikken vil utfordre kapasiteten på tilgrensende veier og kan slik utløse ytterligere naturødeleggende veiutbygginger i milliardklassen både sør for Hordfast og rundt Bergen. Ny 4-felts motorvei for 110 km/t vil skape store inngrep, med konsekvenser for arts mangfold og klima. Myrområder med høyt karboninnhold, vil bli bygd ned. Produksjon av stål, betong og asfalt samt drift av anleggsmaskiner vil også resultere i store klimagassutslipp. De enorme utbyggingskostnadene gir mindre penger til vedlikehold og utbedring av eksisterende veier.	Videre planlegging av Hordfast må stanses. Det kan settes av et mindre beløp til eventuelle utbedringer av eller avbøtende tiltak langs dagens vei. Illustrasjon på kostnadsbesparelse: 99 prosent Videre bør det for hele E39 langs vestlandskysten lages en utbedringsplan for trygg vei med god framkommelighet mellom ferjeleiene, uten store bompenger, og med omstilling tilelektriske ferjer.

Veistrekning	Status	Hovedproblem med dagens planer	Hva må gjøres
E16/E39 Fjøsanger– Arna– Vågsbotn– Klauvaneset Vestland (19,0 mrd. kr) Statens vegvesen	Strekningene omtales som Ringveg øst, en ny motorvei øst for Bergen, som igjen er en del av ideen om ferjefri E39. Kommunedelplan er under behandling for de til sammen 16–20 km lange parsellene E16 Arna–Vågsbotn og E39 Vågsbotn–Klauvaneset, med betydelig negativ samfunnsøkonomisk netto nytte. Det legges opp til 4 felt for 100 km/t. Dagens vei er i stor grad avkjøringsfri og har en ÅDT på rundt 15 000–18 000. I planene om Ringvei øst inngår en ytterligere parsell, Fjøsanger–Arna, om lag 18 km langs dagens vei, men den er foreløpig ikke prioritert. Dagens vei mellom Nesttun og Arna har en ÅDT på rundt 9000–10 000.	Bergen har et tydelig mål om at personbiltrafikken skal reduseres. Likevel planlegges det veier både sørfra, østfra og nordfra som vil øke kapasiteten for biler. Dette prosjektet er ett av dem. I tillegg vil en ny motorvei her gi betydelige arealkonflikter. Dette gjør at det er betydelig lokalpolitisk skepsis til at det skal bygges 4-feltsvei.	Planene om ny 4-feltsvei må droppes. På strekningen Nesttun–Arna bør det gjennomføres forsiktig oppgradering og sikring av dagens vei, som innebærer fortsatt redusert fartsgrense, i tillegg til at det bygges tunnel forbi Grimesvingene. Nord for Arna bør dagens vei utbedres og få midtrekkverk på mesteparten av strekningen, supplert med en ny tunnel ved Hylkje som reduserer lokal trafikkbelastning. Eventuelt må også eksisterende tunneler utvides. Illustrasjon på kostnadsbesparelse: 75–80 prosent
E16 Arna– Trenegreid Vestland (Ca. 5 mrd.) Statens vegvesen	Delstrekningen Arna–Trenegreid er om lag 9 km lang og inngår i et felles vei- og baneprosjekt Arna–Stanghelle. Det er akkurat vedtatt statlig reguleringsplan for prosjektet, som innebærer 4-felts motorvei på denne delstrekningen. Standarden på dagens vei er god, og den har en ÅDT (øst for Herland, som er eneste faste tellepunkt) på snaut 10 000. Statens vegvesen har tidligere pekt på at denne delparsellen kan tas ut av prosjektet Arna–Stanghelle dersom det ikke er nok penger.	Dette er nok et prosjekt som skal øke veikapasiteten inn mot Bergen. Prosjektet undergraver nullvekstmålet, svekker jernbanens konkurransekraft og gir store klimagassutslipp fra bygging av tunnel. Hele prosjektet mellom Arna og Stanghelle vil også føre til mye stein fra tunnelen som må tas hånd om på miljøforsvarlig vis. Motorvei for høyere fart gir også høyere energi- og drivstofforbruk for bilene.	Det er viktig å styrke toget på denne strekningen, og Naturvernforbundet ønsker også at E16 øst for Trenegreid utbedres og rassikres. En 4-felts motorvei mellom Arna og Trenegreid er imidlertid unødvendig og må tas ut av prosjektet. Det kan settes av penger til tunnelutvidelser eller andre utbedringer av dagens vei. Illustrasjon på kostnadsbesparelse: 80 prosent

Veistrekning	Status	Hovedproblem med dagens planer	Hva må gjøres
E39 Ålesund–Molde (Møreaksen) Møre og Romsdal Statens vegvesen (24,3 mrd. kr)	Møreaksen innebærer ny og ferjefri vei fra Breivika i Ålesund til Molde, en strekning på 75 km. Foruten å fjerne ferjene er formålet å skape et felles bo- og arbeidsmarked gjennom å halvere reisetida med bil mellom byene. Veien planlegges dimensjonert for dels 4 felt og dels 2/3 felt, noe som kan senke kostnadene noe i forhold til kostnadsestimatet. I NTP lå det an til at hele traseen skulle dimensjoneres for 4 felt, men at ikke hele skulle bygges ut for dette i første omgang. Dagens vei har en ÅDT som varierer fra snaue 12 000 nærmest Ålesund til rundt 4000 over Ørskogfjellet, men trafikken over Ørskogfjellet inkluderer den som skal til eller kommer fra E136. Opp til Ørskogfjellet fra sørvest pågår det utbygging av krabbefelt på eksisterende vei.	Ny vei vil i stor grad gå i ny trasé, med betydelige nye inngrep, både i kulturlandskap og i form av nedbygging av myr. Klimaberegninger utført av transportvirksomhetene viser betydelige utslipp fra arealnedbygging samt fra materialer og anleggsmaskiner ved bygging av ny vei. Halvering av reisetida mellom byene vil også skape mye ny biltrafikk, i hvert fall når prosjektet er nedbetalt og bompengene opphører. Mer trafikk gir høyere energibehov og forsterker miljøutfordringene, særlig i byene. Ekspressbuss og ferje er godt koordinert i dag, og vi frykter at bussen vil tape med ferjefri løsning. På store deler av strekningen er trafikkmengden så lav at den ikke engang forsvaret 2/3 felt, i hvert fall når vi ønsker null vekst i personbiltrafikken i byene. Om Møreaksen etableres, vil de pågående utbedringene av dagens vei opp til Ørskogfjellet fra sørvest ikke lenger ha noen nytte.	Konseptet Møreaksen, i form av en ferjefri løsning som halverer reisetida med bil, må forkastes. Isteden bør arbeidet med utbedring av dagens vei fortsette (gjennom et o+-alternativ). Det kan være behov for større utbedringer vest for Ørskogfjellet, med etablering av midtrekkverk der veien går i dagen, og med en mulig tunnel forbi Sjøholt. Illustrasjon på kostnadsbesparelse: 85–90 prosent Innsparte midler bør også brukes til å forsterke vedlikeholdsinnsatsen og utbedre andre deler av veinettet i regionen.
E6 Nedgård–Ulsberg–Berkåk–Vindåsliene Trøndelag (Ca. 5 mrd. kr) Nye Veier	Nye Veier planlegger denne strekningen i to delsparseller: Nedgård–Ulsberg–Berkåk og Berkåk–Vindåsliene, til sammen 32 km. Kommunene vedtok i 2016 reguleringsplan for Ulsberg–Berkåk–Vindåsliene med 2/3 felt og fartsgrense 90 km/t, i tråd med anbefalingene i KVVU-en fra 2012. Nye Veier har omgjort planene og vil bygge 4-feltsvei for 110 km/t på det aller meste av den 25 km lange strekningen	Nye Veiers vraking av de vedtatte planene fra 2016 for 2/3 felt og 90 km/t er gjort uten annen begrunnelse enn at farten skal opp. I saksdokumentene som var ute til offentlig ettersyn, presenteres ikke forskjellen i samfunnsøkonomi eller på ikke-prissatte konsekvenser mellom opprinnelig plan og ny plan. Vegdirektoratet påpeker i brev til Nye Veier at en løsning med smal 4-feltsvei for 110 km/t gir dårligere samfunnsøkonomi og er mer trafikkfarlig.	Som et minimum må planene for strekningen Ulsberg–Berkåk–Vindåsliene nedskaleres til en vei med 2/3 felt og fartsgrense 90 km/t, i tråd med veinormalene og KVVU-en samt avtalen om statsbudsjettet for 2022 (punkt 21). Løsningen for strekningen Nedgård–Ulsberg må bli utbedring av dagens vei.

Veistrekning	Status	Hovedproblem med dagens planer	Hva må gjøres
	Ulsberg–Berkåk–Vindåsliene. Trasé Nedgård–Ulsberg (7 km) er ikke avklart, men det står mellom utbedring av dagens vei og mer omfattende utbygging, dels 4 felt for 110 km/t. Dagens vei har en ÅDT på rundt 5000, noe lavere sør for Ulsberg. NTP oppgir at hele strekningen fra Ulsberg til Melhus (altså inkludert utbyggingene lenger nord) vil gi et samfunnsøkonomisk tap på 8,8 milliarder kroner.	Bygging av 4-felts motorvei for 110 km/t her hvor trafikkmengdene er så små, strider imot veinormalene. Ny vei vil gå i helt ny trasé, med store arealinngrep og tilhørende klimakonsekvenser. Endring av planene fra 90 til 110 km/t forsterker utfordringene, da høyere fart gjør det vanskeligere å tilpasse veien til terrenget. Økt hastighet vil også føre til høyere energi- og drivstofforbruk. Videre vil ny motorvei for høy fart styrke veitransporten i forhold til toget.	Illustrasjon på kostnadsbesparelse: 30 prosent
E6 Korporalsbrua–Gyllan–Kvål Trøndelag (Ca. 11 mrd. kr) Nye Veier	Statens vegvesen begynte å planlegge 2/3-feltsvei for 90 km/t sør for Støren og 4-felts motorvei for 100 km/t nord for Støren i tråd med anbefalingene i KVVU-en fra 2012, og for deler av strekningen foreligger det også vedtatt reguleringsplan fra 2016 for dette. Nye Veier har tatt over prosjektet og vil bygge for 110 km/t på det aller meste av den 33 km lange strekningen, noe som betyr at nye traseer planlegges. Nye Veier ser for seg å starte byggearbeider i nord, i 2024. På den snaut 20 km lange delen sør for Røskoft er dagens vei i praksis en avkjøringsfri og moderne 2-feltsvei med fartsgrense 80 km/t på det meste av strekningen, men også snaut 4 km med 90 km/t og noen deler med 70 km/t. Lenger nord er veien mer kronglete. Dagens vei har en ÅDT sør for Støren er på 6000, mens den nord for Støren ligger på 9000–10 000.	Dette er nok en strekning der Nye Veier øker dimensjonerende hastighet på veien som planlegges og dermed vraker tidligere vedtatte planer. Dette er også et eksempel på en vei der trafikkmengden ligger godt under terskelen for når det etter dagens veinormaler må bygges 4 felt. Dette må ses i lys av nullvekstmålet i Trondheimsområdet og at trafikken på eventuell ny vei vil bli lavere enn i dag fordi en del av lokaltrafikk fortsatt vil gå på dagens vei. Ny vei vil gi store konflikter med jordbruket og vil berøre vassdraget Gaula. Ny vei vil også svekke togets konkurransekraft og gi høyere energi- og drivstofforbruk.	Dagens planlegging må stanses. Den søndre delen på om lag 20 km av dagens E6 bør beholdes som hovedvei og utbedres med midtrekkverk. Nord for Røskoft kan det, foruten utbedring av dagens vei, vurderes ny trasé for 2/3 felt, inkludert en lengre tunnel. Illustrasjon på kostnadsbesparelse: 50–60 prosent

Veistrekning	Status	Hovedproblem med dagens planer	Hva må gjøres
E6 Åsen–Steinkjer Trøndelag Nye Veier (12,7 mrd. kr)	Planarbeidet for den vel 6 mil lange strekningen fra Åsen til Steinkjer er overtatt av Nye Veier, som vil bygge ut til 4 felt og fartsgrense 110 km/t. Dette strider med anbefalingene i KVVU-en fra 2011 og etterfølgende rødgrønt regjeringsvedtak, som sier at E6 nord for Stjørdal skal utbedres til 2/3 felt, og at jernbanen skal rustes opp. Fra Åsen til Mule i Levanger (24 km) er dagens E6 en moderne vei med fartsgrense 90 km/t på det meste av strekningen, og midtrekkverk mangler bare på en kort bit (2 km) sør for Levanger. Fra Mære og nordover til Steinkjer (9 km) er det moderne 2–4 felts vei med midtrekkverk. Dagens vei har en ÅDT på 8000 sør for Skogn, 11 500 sør for Levanger, vel 14 000 sør for Verdal og 9000 ved Mære.	Veien går gjennom et rikt jordbrukslandskap. Ny vei for høy fart vil utvilsomt gi store inngrep i verdfull matjord, og den vil også berøre natur og dyreliv. Kortere reisetider med bil skaper mer biltrafikk og svekker Trønderbanens konkurransekraft. Høyere fartsgrenser vil også gi større energi- og drivstofforbruk. Det er kun den korte strekningen mellom Mule og krysset i Verdal (snaut 7 km) at veien i henhold til dagens veinormaler har trafikkmengder som kan forsvare utvidelse. Pendling mellom tettstedene bidrar til dette, og et bedre kollektivtilbud kan redusere trafikken.	Strekningene med god standard (Åsen–Mule og Mære–Steinkjer) må beholdes som hovedvei. Her er det kun behov for mindre tiltak. Mellom Mule og Mære (26 km) er det mange avkjøringer og mer svingete vei, og her trengs det større utbedringer for å kunne etablere midtrekkverk og dermed få en sikrere vei, muligens også noen tunneler. Utgangspunktet bør være at mest mulig av dagens vei beholdes. Illustrasjon på kostnadsbesparelse: 70 prosent

Tabell: Utvalgte store prosjekter under planlegging i tidlig fase – oppstart 2028 eller seinere

Veistrekning	Status	Hovedproblem med dagens planer	Hva må gjøres
Rv. 4 Oslo–Gjøvik Viken og Innlandet Statens vegvesen (Ca. 18 mrd. kr ved full)	For en parsell i sør (Kjul–Rotnes i Nittedal, 3,5 km) er det satt av penger til planlegging i Oslopakke 3. Roa–Gran bygges nå ut som 4-felts motorvei. Mellom Gran og Jaren er 4-feltsveien allerede ferdig. Nord for Jaren utbedres dagens vei over Lygna, og deler av arbeidet pågår fortsatt. På øvrige	Eventuell utbygging i sør vil kunne gi mer biltrafikk i nullvekstområdet, og det er også bekymring for mer trafikk og støy i Groruddalen i Oslo. Ny vei vil også kreve jordbruksområder og natur. Nye Veier har tidligere skissert ny motorvei	Det mangler KVVU for strekningen Oslo–Jaren, og det kan være grunn til å kreve en slik prosess. De gjenværende delstrekningene som ikke er utbygd eller under utbygging, bør utbedres. Midtrekkverk bør etableres sør for Roa og nord for

Veistrekning	Status	Hovedproblem med dagens planer	Hva må gjøres
utbygging)	delstrekningen varierer standarden, men den er god på store deler. Sør for Rotnes har dagens vei en ÅDT på 17 000–18 000. Litt lenger nord er den på i underkant av 10 000, fallende til under 7000 ved Stryken. Mellom Jaren og Raufoss ligger den på 5000–6000, økende til 11 000–12 000 nærmere Gjøvik. Det er gjennomført KVVU for strekningen Jaren–Mjøsbrua, og denne samt KS1-rapporten anbefaler bare mindre utbedringer av dagens vei mellom Jaren og Gjøvik. Det er ikke gjennomført KVVU for vei Oslo–Jaren. Statens vegvesen har annonsert at etaten vil starte en planleggingsprosess for hele strekningen. Deres gjennomføringsplan skisserer omfattende ny utbygging på flere delstrekninger.	inkludert en helt ny veiparsell mellom Jaren og Eina (parallelt med veien som i dag utbedres over Lygna, i strid med anbefalingene i KVVU-en), gjennom et område uten store veier i dag. Ny vei for kortere reisetider vil fjerne deler av trafikkgrunnlaget for Gjøvikbanen, og høyere fart gir økt energi- og drivstofforbruk for bilene. Næringslivet er opptatt av godstransporten fra særlig Raufoss, men jernbanen brukes i dag overhodet ikke til godstransport her. Næringsaktører og konsulenter gjennomfører nå et utredningsarbeid for å vurdere om jernbanetransport kan være et aktuelt alternativ.	Reinsvoll, og det kan være nødvendig med tunnelutvidelser. Vi har ikke lagt inn ny vei utenom tettstedene i Nittedal. Det betyr fortsatt redusert fartsgrense og ytterligere avbøtende tiltak. Illustrasjon på kostnadsbesparelse: 75–80 prosent Videre bør Gjøvikbanen rustes opp, blant annet for godstransport.
E134 Gvammen–Vågsli Vestfold og Telemark Statens vegvesen (12–14 mrd. kr)	I Statens vegvesens gjennomføringsplan er E134 Kongsberg–Haugesund pekt ut som en satsingsstrekning. Her inngår flere prosjekter, derav Saggrenda–Elgsjø (som er omtalt tidligere i oversikten) og Elgsjø–Gvammen (der arbeidet med kommunedelplan og konsekvensutredning for en 4 mil lang strekning er i ferd med å starte opp). Videre er arbeidet med en KVVU for en mulig arm fra E134 til Bergen satt i gang, og dette kan bli et	En utbygd E134 med lange parseller i ny trasé vil gi store naturinngrep og klimagassutslipp fra bygging. Nye Veier har fått utført beregninger for Gvammen–Vågsli som antyder utslipp på mellom en kvart og en halv million tonn CO₂, bare fra nedbygging av naturen. Utslipp fra materialer og anleggsmaskiner kommer i tillegg. Veien vil gå i områder med til dels lite inngrep fra før og vil true både kulturlandskap, skog og fjell. Ny vei vil også gjøre at E134 ikke lenger vil gå via Seljord og da	Ny vei i ny trasé Gvammen–Vågsli må skrinlegges. Det samme gjelder andre planer om helt nye traseer i korridoren mellom Kongsberg og Haugesund. Arbeidet med å utbedre dagens vei bør fortsette. Illustrasjon på kostnadsbesparelse: 90 prosent

Veistrekning	Status	Hovedproblem med dagens planer	Hva må gjøres
	gigantisk prosjekt med potensielt store negative miljøkonsekvenser. Tanken med en slik arm er at E134 skal bli hovedveien mellom landets to største byer, med betydelige reduksjoner i reisetid. Ett konkret prosjekt vi tar med i denne oversikten, er den 86 km lange parsellen Gvammen–Vågsli, som Statens vegvesen gjennomførte en KVVU for i 2016, da for en 2/3-feltsvei for 90 km/t. Nye Veier har i ettertid også vurdert en 3-feltsvei for 100 km/t. Parsellen vil kutte reisetida med bil med 50 minutter. Dagens vei har en ÅDT på rundt 3000. En del av trafikken vil fortsatt måtte gå på den gamle veien, da den nye ikke vil betjene store områder som dagens vei betjener. Dagens vei vest for parsellen har en ÅDT på rundt 2000.	heller ikke utnytte den forholdsvis nye tunnelen mellom Gvammen og Århus. En ny vei med betydelig kortere reisetider for bil, med ny forbindelse mot Bergen, vil også skape mer biltrafikk og sannsynligvis svekke Bergensbanen betydelig, særlig for godstransport mellom Østlandet og Vestlandet.	



Bru over Fedafjorden på E39 øst for Flekkefjord, tatt i bruk i 2006. Nye Veier vil legge ny motorvei lenger nord i nok en ny trasé med ny bru. Foto: Espen Mills



Landskapsendring etter utbygging av ny E18 for 110 km/t. Arendal 2012 og 2021. © [Kartverket](#)

■ Motorveibygging fører til betydelige inngrep i natur, matjord og frilufts-områder og gir store klimagassutslipp. Overdimensjonerte motorveier koster samfunnet store beløp, og pengene trengs til andre ting, som for eksempel å utbedre og vedlikeholde det veinettet vi har. Det foreligger omfattende planer som vil mer enn doble motorveinettet i Norge, så det haster med å endre planene før utbyggingene settes i gang.

■ Denne rapporten ser på 23 strekninger på til sammen rundt 850 km, fra Lyngdal i sør til Steinkjer i nord, der det planlegges omfattende veiutbygging, i hovedsak motorveier for høy fart. Rapporten lister opp status for planene, peker på utfordringene med dem og presenterer forslag til alternative løsninger.

■ Naturvernforbundet ble grunnlagt i 1914 og er Norges eldste natur- og miljøvernorganisasjon. Vi er en demokratisk medlemsorganisasjon med over 37 000 medlemmer og mer enn 100 fylkeslag og lokallag i hele landet.

■ I over hundre år har Naturvernforbundet vist at naturvern nytter. Som medlem bidrar du til å ta vare på naturen og stanse klimaendringene. Bli medlem!

■ Bli medlem: Send SMS med NATUR til 2377 eller gå til www.naturvernforbundet.no/medlem



 **Naturvernforbundet**