



STORTINGET

Representantforslag 83 S

(2019–2020)

fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Lars Haltbrekken og Kari Elisabeth Kaski

Dokument 8:83 S (2019–2020)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Lars Haltbrekken og Kari Elisabeth Kaski om større bruk av to- og trefelts veier i stedet for firefelts motorveier

Til Stortinget

Bakgrunn

Valg av konsepter for veibygging er viktig for kostnader, klimagassutslipp og miljø- og arealbelastninger.

Flere forskningsinstitusjoner har begynt å sette spørsmålstegn ved om man skalere størrelsen på veiene riktig, og Statens vegvesens egne utredninger kan underbygge at en bør se på spesielt firefelts motorveitbygging med nye øyne.

Riksveitredningen fra Statens vegvesen (SVV) i 2015 skulle danne det viktige grunnlaget for inneværende Nasjonal transportplan (NTP), som ble vedtatt våren 2017, jf. Meld. St. 33 (2016–2017) og Innst. 460 S (2016–2017). Fagetaten la opp til en edruelig utbygging med en blanding av to- og trefelts veier og noe firefelts motorveier.

Men daværende statsråd fra Fremskrittspartiet og sittende regjering la utredningen til side og lagde sin Motorveiplan i stedet. Dette ene grepet økte kostnadene med 556 mrd. kroner innen 2050.

I de store satsingene ligger E18 vestover fra Oslo (42 mrd. kroner) og «Fergefri E39» til 340 mrd. kroner (190 mrd. kroner bare for fjordkryssingene).

Regjeringen har i stor grad fremmet forslag om firefelts motorvei i de store korridorene mot Kristiansand og Stavanger (E18, E39), nordover mot Trondheim, del-

vis vestover mot Bergen og mot Sverige (E18 og E6). Dette skjer før det blir bygd moderne, tosporet jernbane i samme korridor. I beste fall blir det bygd jernbane *samtidig* med firefelts vei (fellesprosjektet langs Mjøsa, fellesprosjekt Ringeriksbanen/E16). Stortingsflertallet har fulgt opp dette og vedtatt planen, som medfører at det nå er firefelts motorveier, sammen med en uholdbar mengde innenlands flytrafikk, som skal binde landet sammen, ikke moderne jernbane.

I tillegg til stadig større klima- og miljøbevissthet i samfunnet har det kommet nye utredninger som gjør det tvingende nødvendig å tenke nytt rundt bygging av firefelts motorveier.

I oktober 2019 kom det to grundige utredninger fra SVV, om fart og lønnsomhet for smalere firefelts motorveier i forhold til to- og trefelts veier. Konklusjonen var at tofeltsvei med ett og annet ekstra forbi kjøringfelt (2/3 felt) er langt rimeligere og gir helt marginalt dårligere fremføring enn smale firefeltsveier når gjennomsnittstrafikken er på opptil 12 000 biler i døgnet (ÅDT). Både det å bygge motorveier for 120 km/t og det å la smal firefeltsvei for 110 km/t erstatte to-/trefeltsvei for 90 km/t er ifølge Statens vegvesens utredning ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt.

I rapporten sier SVV også at på strekninger med inntil 15 000 ÅDT vil en to- og trefelts løsning greit klare trafikkavviklingen.

Forslagsstillerne ønsker at to- og trefelts veier skal være førstevalget også dersom prognoser på vegtrafikken havner mellom 12 000 og 20 000 ÅDT. Alternativet er satsing på kollektive løsninger.

NTNUs forskningsleder Gro Holst Volden påpekte i forbindelse med presentasjon av en forskningsrapport i Oslo 4. februar 2020 at den viktigste måten å få ned kostnader på, er å velge rett konsept, underforstått vurde-

ring av veistørrelsen i KVVU-stadiet. Dette var basert på en følgestudie av Nye Veiers E18-utbygging Dørdal–Grimstad.

Likevel har Nye Veier AS fått stadig fått større oppgaver, og de er rigget for den oppgaven de er satt til: å bygge firefelts motorveier. Man har bestemt seg for fire felt på forhånd – med potensielt store kostnader for klima og miljø, statskassen og bompengebetallere – uten at gevinstene er i nærheten av å veie opp for det. Bilistene betaler en stor del av kostnadene til nye motorveier. Bare i juni 2019 vedtok Stortinget fire riksveiprosjekter der bompengedelen var på over 20 mrd. kroner.

Statsråd Knut Arild Hareide har svart på to skriftlige spørsmål fra representanten Arne Nævra i løpet av de siste to ukene, jf. Dokument nr. 15:927 (2019–2020) og

Likevel oppgis blant annet disse strekningene:

Strekning	ÅDT
E6 Kolomoen–Moelv	ÅDT 13 500, under utbygging
E6 Moelv–Øyer	ÅDT 15 000, i kontraheringsfase
E18 Tvedestrand–Arendal	ÅDT 13 000, i drift
E18 Rugtvedt–Dørdal	ÅDT 10 000, i drift
E6 Ulsberg–Melhus	ÅDT 6 000–11 000, deler under bygging, andel fire felt utredes
E39 Ålesund–Molde	ÅDT 10 000, lavest ÅDT på ferje (2300)
E39 Smiene–Harestad	ÅDT 12 000

Det understrekes i svaret fra statsråden at en alltid vurderer prognosene for trafikkbildet 20 år fram i tid. Men forslagsstillerne vil likevel spørre om ikke noen sterke grep er for å få ned trafikken er tatt med i prognosen.

Statens vegvesen har fått gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse for E6, strekningen Vindåsliene–Ulsberg, som viser at en to-/trefeltsløsning med midtdeler blir 2 mrd. kroner billigere og mindre ulønnsom enn firefelts motorvei, som Nye Veier vil ha.

To- og trefelts veier brukes i mange land i Europa, og det til langt høyere ÅDT enn i Norge. I Sverige er to forskjellige typer 2+1-vei i bruk. Rundt 300 km er klassifisert som motortrafikkvei. Disse har planfrie kryss og midtdeler, slik at de har et liknende sikkerhetsnivå som motorveier.

I Tyskland har 2+1-veier faktisk vært i utstrakt bruk over tid for ÅDT mellom 15 000 og 25 000. Høyeste observerte verdi er 30 000 kjøretøy/døgn. Fartsgrensen er 100 km/t. I Sverige har denne veitypen blitt brukt for ÅDT i området fra 4 000 og opptil 20 000. I Irland er det rapportert om en kapasitet gitt som ÅDT – verdi på 17 250.

Når det gjelder trafikksikkerhet, viser Statens vegvesen at to- og trefeltsveier med fartsgrense 90 km/t på dagstrekninger gir om lag 10 prosent lavere ulykkesrisiko enn smal firefelts motorvei. Utredningen viser også at da Sverige økte farten på en del av eksisterende

Dokument nr. 15:1052 (2019–2020). Her framgår det at av de 22 strekningene som er åpnet fra 2013 til nå, er fire under 12 000 ÅDT og åtte under 15 000 ÅDT. Nye Veier AS har nylig også tatt til ordet for smalere firefelts veier helt ned i ÅDT 8 000.

Framtidige veiprosjekter kan bli enda mer overdimensjonerte.

Som forklaring til oversikten skriver statsråden:

«Siden Nye Veiers veistrekninger ikke prioriteres for utbygging i nasjonal transportplan er det vanskelig å svare ut nærmere hvilke av Nye Veiers veistrekninger som planlegges gjennomført i inneværende NTP-periode. Listen nedenfor viser hvilke av Nye Veiers veistrekninger som er besluttet gjennomført ved at Stortinget har vedtatt bompengeproposisjon og ved at strekningene er prioritert for utbygging av Nye Veiers styre.»

motorveinet fra 110 til 120 km/t, økte personskadeulykkene med om lag 10 prosent på disse strekningene.

Forskning viser generelt at det er fysisk skille mellom kjøretretningene som er viktig, ikke antall kjørefelt. Når farten øker, blir det flere og mer alvorlige ulykker. En firefelts motorvei for 110 km/t er derfor mer trafikkfarlig enn en to-/trefeltsvei for 90 km/t, når begge har midtdeler.

Det hører også med til bildet at ikke-prissatte kostnader er lite vektlagt i samfunnsanalysene. Det gjelder arealnedbygging, større utslipp, høyere energibruk osv.

Forslagsstillerne vil understreke at uansett energikilde, vil biler forårsake mye svevestøv og mye mikroplast fra dekkene. Det har nylig kommet fram at det skapes rundt 5 000 tonn mikroplast fra norske bildekk pr. år. Dette havner i stor grad i havet til slutt. Da kan en samtidig huske at høyere veistandard og rettere og bredere veier gir høyere tillatt hastighet. Høyere hastighet gir mer av de nevnte utslippene og mer støy. Energiforbruket øker også nærmest eksponentielt med økt fart over 90 km/t. Det er å anta at det blir kamp om energien i framtida uansett hvilken form som brukes.

FNs to paneler har advart oss mot to store kriser som menneskeheten står overfor: klimakrisen og naturkrisen, dvs. tap av naturmangfold – hovedsakelig gjennom feil arealdisponeringer. Forskere og miljøbevegelsen ønsker seg transportformer som er mindre arealkrevende og har nullutslipp. Mange peker på at det er jern-

banen som bør binde landet sammen, og for Norges del være porten til Europa. Alt dette taler imot de store motorveiprosjektene.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen stanse alle prosjekter for bygging av firefelts motorveier med ÅDT under

15 000 ved byggestart, og heller basere seg på to- og trefeltsveier, fortrinnsvis med midtrekkverk.

2. Stortinget ber regjeringen alltid utrede opprusting eller bygging av ny jernbane før ny firefelts motorvei dersom ny vei planlegges i korridor med gammel, ensporet jernbane.
3. Stortinget ber regjeringen i større grad vurdere klima-, miljø- og arealhensyn ved bygging av nye veier, og ber regjeringen utarbeide nye retningslinjer der dette i større grad tas hensyn til i hele prosjektfasen, fra konseptfase til ferdigstillelse.

4. mars 2020

Arne Nævra

Lars Haltbrekken

Kari Elisabeth Kaski

