

Vi bruker informasjonskapsler for å forbedre brukeropplevelsen. [Besøk vår informasjonsside](#) for mer detaljer, eller finn lenken i bunnen av NRK.no. ✕

☺ Logg på



# Her bygger de vei over myra – og «hermetiserer» klimagassene i bakken

Veibygging over myr har vært en klimaversting. En ny byggemetode «hermetiserer» myra, slik at klimagassene ikke slippes ut i atmosfæren.



BYGGER VEI: Myrene våre lagrer enorme mengder CO<sub>2</sub>. Nå hevder veientreprenør å ha funnet løsning som ikke slipper den ut.

FOTO: FRANK NYGÅRD / NRK

[Susanne Skjåstad Lysvold](#) Journalist

[Frank Nygård](#) Journalist

[Lars-Bjørn Martinsen](#) Journalist

Publisert 2. sep. 2022 kl. 06:45 Oppdatert 2. sep. 2022 kl. 09:09



Artikkelen er mer enn ett år gammel.

CO<sub>2</sub> I ATMOSFÆREN

422,8 ppm

1,5-GRADERSMÅLET

+1,09 °C

[Les mer om klima](#)

Noen mil sør for Mosjøen ligger den 3000 år gamle Kringelmomyra.

Myra er en kilometer lang, og tre meter dyp. Tvers over den skal den nye E6-traseen legges.

Veibygging over myr betyr vanligvis å grave opp og ødelegge myra. Det gjør at store mengder av klimagassen CO<sub>2</sub> slippes ut, noe som gir global oppvarming.

**Men nå hevder veientreprenøren Leonhard Nilsen & Sønner å ha løst problemet.**



Å bygge på myr «punkterer» vanligvis myra og slipper store mengder CO<sub>2</sub> ut i atmosfæren.

FOTO: FRANK NYGÅRD / NRK

Den nye metoden går ut på «hermetisere» myra, slik at klimagassen ikke slippes ut.

– Myra skal presses sammen til det halve. Dermed blir den stabil nok til at veien kan legges på toppen. I tillegg gir byggeteknikken en stor miljøgevinst, sier Bjørn Kristian Bache fra Norges Geotekniske Institutt, som jobber med prosjektet.

Slik skal vegvesenet legge en vei og samtidig bevare myren under.

STATENS VEGVESEN



## Mye myr i Norge

Våtmark dekker omtrent 10 prosent av Norges areal.

Bygging av [ny fergefri E39 i Vestland](#) vil medføre at flere hundre karbonholdige myrer må fjernes, noe som fører til at enorme mengder CO<sub>2</sub> som er lagret i myren frigjøres.

### Derfor er myrene «miljøbomber»

- Hele 35 prosent av Norges udyrkede matjorda består av myr, ifølge Norges bondelag.
- Dyrking av myrarealer innebærer relativt store utslipp av klimagasser sammenlignet med andre arealer bestående av mineraljord, ifølge Norsk institutt for bioøkonomi.
- Nesten en tredel av klimagassutslippene fra landbruket stammer fra oppdyrket myr, ifølge miljøorganisasjonen Sabima.
- Veksten i torvmosene på myras overflate legger på myra en millimeter i året, og møysommelig har norske myrer lagret millioner av tonn med karbon.
- Oksygenmangel i myras dyp gjør at døde torvmoser ikke brytes ned, men langtidslagres som sammenpresset torv, som er svært karbonrikt. En av de viktigste oppgavene for å stanse farlige, menneskeskapte klimaendringer er å hindre at lagret karbon slipper ut i atmosfæren.
- Ifølge Sabima medfører nydyrking av myr et stort og grunnleggende inngrep i myra og dens økologi og karbonsyklus. Alt livet på myras overflate fjernes, og innbinding av nytt karbon stanses. Oksygen slipper til i myras dyp, og store mengder karbon frigis som CO<sub>2</sub> og lystgass.
- Norges bondelag mener det er stor usikkerhet om klimaeffekten av et forbud mot nydyrking av myrer. Dessuten vil et totalforbud ramme svært ulikt geografisk, og svekke utviklingsmulighetene for enkeltbønder og regioner betydelig.
- Myrer er også viktige levesteder for planter, insekter og fugler. Kilde: [Sabima](#), Norges bondelag og [regjeringer.no](#)

## Derfor er det spenning knyttet til denne nye løsninga.



Karbonlageret i myra tilsvarer 60–70 prosent av det som allerede finnes i atmosfæren.

FOTO: FRANK NYGÅRD / NRK

Prosjekteringsleder Hans-Petter Hansen hos entreprenøren Leonhard Nilsen & Sønner (LNS) forteller at den nye metoden betyr at 90 prosent av karbonet blir liggende igjen i myra.

– Dette er nybrottsarbeid. Metoden vil kunne redusere klimagassutslipp betraktelig. Besparelsen er 8-10-000 tonn karbondioksid. Det tilsvarer om lag en milliard kilometer kjørt med personbil eller 3 millioner liter diesel, sier Hansen.



Prosjekteringsleder Hans-Petter Hansen hos entreprenøren Leonhard Nilsen & Sønner (LNS) sier at metoden sparer flere tusen tonn karbondioksid.

FOTO: FRANK NYGÅRD / NRK

## Tar to år

Jobben med å hermetisere Kringelmomyra er i full gang.

Først legges et armeringsnett på myra. Deretter legges det et 75 centimeter tykt lag grus på myra.





Vannet i myra er som et hermetisk lokk, som hindrer planterestene i å brytes ned, og dermed at CO<sub>2</sub> slippes ut.

FOTO: FRANK NYGÅRD / NRK

Så må man vente 2–3 uker før et nytt lag med grus legges på. Denne prosessen gjentas flere ganger slik at lagene får tid til å synke.

Etter hvert presses overskuddsvann ut. Samtidig presses myrmassene ned og konserveres istedenfor å slippes ut, forklarer Bjørn Kristian Bache fra Norges Geotekniske Institutt.

Hele prosessen er tidkrevende. Massene skal ligge i to år før man kan begynne med selve veibyggingen.

– Målet er jo at myra skal bevares. Forutsetningen for å bygge på denne måten er at man tar tida til hjelp. Prosessen må skje gradvis, slik at underlaget tåler den belastningen som veien innebærer, forklarer han.



Bjørn Kristian Bache fra Norges Geotekniske Institutt, sier byggeteknikken er tidkrevende.

FOTO: FRANK NYGÅRD / NRK



– Vi er spent på hvordan veien oppfører seg i veien fremover. Vi vil ikke ha en vei som er veldig humpete. Men vi er trygg på våre samarbeidspartnere, sier Bernt-Jøran Reinholtsen, prosjektleder for LNS.

FOTO: FRANK NYGÅRD / NRK

Veibyggerne kan heller ikke dundre på med store, tunge anleggsmaskiner på myra.



– Utfordringen er å finne rett utstyr. Man kan ikke bruke tungt utstyr, og ikke gå for fort frem, sier Bernt-Jøran Reinholtsen, prosjektleder for LNS.

Veien, som skal stå ferdig i 2025, er det største prosjektet prosjektlederen har ledet med denne teknikken.

Bård Nyland, prosjektleder i Statens vegvesen, tror prosjektet kan bli førende også for andre veiprojekt.

– Det har blitt sterkere fokus på klima siden vi begynte dette prosjektet i 2015. Statens vegvesen tar dette innover seg og jobber seriøst med å begrense klimaavtrykket når vi bygger, sier Nyland.

[Les også](#)

**NOF sjokkert over mengden myr som forsvinner: – Disse artene kan bli utryddet**



## Vil heller bygge bro

Veiprojektet på Helgeland følges av Norges geotekniske institutt. Også Norsk institutt for naturforskning (NINA) skal overvåke arbeidet.

[Les også](#)

**2020: Forbud mot å utnytte myra. 2021: Flere partier vil oppheve forbudet**



NINA-forsker Magni Olsen Kyrkeeide sier at hvis dette fungerer er det en løsning.

Likevel er det ikke helt ideelt.

**Man mister nemlig en del av det biologiske mangfoldet, og får et naturtap.**





Myra inneholder enormt mye karbon og ett av de beste klimatiltakene vi kan gjøre er å la den stå.

FOTO: FRANK NYGÅRD / NRK

Forskeren sier at det derfor er viktig å følge opp prosjektet for å se hvordan det fungerer i praksis. Teknikken kan ha mindre konsekvenser for natur og miljø enn vanlig veiutbygging.

– Vi vil miste deler av myra. Før man vet noe om hvordan denne metoden påvirker myra, er jeg usikker på om det er en god ide.



NINA-forsker Magni Olsen Kyrkjeide (til høyre) forteller at når plantene på myra dør, blir de en del av et stadig voksende lag av torv i myra.

FOTO: ERLEND LÅNKE SOLBU / NRK

### **Derfor ønsker Kyrkjeide seg heller bro for å bevare myra vi har igjen i Norge.**

– Jeg tror man må begynne å tenke på myr som områder med ferskvann. I stedet for å grave igjennom eller legge noe på toppen, må man bygge over. Da kan prosessene i myra holdes intakt, sier NINA-forskeren.

– Ved å bevare myr får vi naturmangfold og motvirker samtidig klimaendringer.





**Dette kan være den viktigste klimaløsningen du aldri har hørt om – eller en stor utslippsbombe**

Publisert 2. sep. 2022 kl. 06:45 Oppdatert 2. sep. 2022 kl. 09:09

Opphavsrett NRK © 2024  
Ansvarlig redaktør: Vibeke Füst Haugen  
Nettsjef: Hildegunn Soldal