

Statens vegvesen

Oslo, 31. januar 2023

Deres ref.: 22/215379

HØRINGSINNSPILL – FORSLAG TIL ENDRINGER I VEINORMALENE (N100)

Innledning og hovedbudskap

Vi viser til Statens vegvesens [høring av endringer i håndbok N100](#), som inngår i veinormalene. Endringene gjelder kriterier for valg av veistandard og utforming av 4-feltsveier.

Naturvernforbundet, Framtiden i våre hender, Natur og Ungdom og Sabima avgir herved en felles høringsuttalelse, som kan oppsummeres slik:

- Det er riktig å øke bruken av 2/3-feltsvei gjennom å heve innslagspunktet for 4-feltsvei til minst ÅDT 15 000, slik Statens vegvesen foreslår, da det vil gi betydelige miljøfordeler, lavere utbyggingskostnader, minst like god trafiksikkerhet og bedre samfunnsøkonomi.
- Åpningen for bygging av 4-feltsvei ved ÅDT under 15 000 er helt unødvendig og må fjernes.
- Vi støtter forslaget om å innføre lavere dimensjonerende fartsgrenser ved bygging av 4-feltsveier, i hovedsak fordi det vil redusere arealkonfliktene og trafikkens miljøpåkjenning.
- Hensynet til klima, naturmangfold, jordvern, trafiksikkerhet og byggekostnader tilsier at anledningen til å bygge nye veier for 110 km/t må sløyfes.

Nærmere om behovet for å endre veinormalene

Areal- og klimafotavtrykket fra veibygging er betydelig. Jo større dimensjoner veiene har med tanke på bredde og hastighet, desto større blir fotavtrykket med tanke på blant annet natur, matjord, friluftsområder og klima, inkludert klimagassutslipp fra arealnedbygging. Fartsnivået har også stor innvirkning på trafikkens miljøfotavtrykk, da økende fart øker energiforbruket¹, støyen og utslippet av blant annet svevestøv og mikroplast. Økt veikapasitet kan også bidra til mer trafikk, som igjen øker trafikkens miljøpåvirkning.

Veinormalene bestemmer både bredde og hastighetene veiene dimensjoneres for, og er derfor et viktig verktøy for å begrense miljøfotavtrykket fra både infrastruktur og trafikk. Endringer i disse kan gjøre at eventuelle nye veier bygges på en mer skånsom måte, noe vi også opplever en betydelig interesse for blant veieierne. Den kanskje største gevinsten ligger i at det vil bli lettere å utvikle det bestående veinettet framfor å bygge ny vei i ny trasé.

¹ Det internasjonale energibyrået (IEA) peker i sin rapport [Net Zero by 2050](#) på redusert fartsgrense til maksimalt 100 km/t som et viktig tiltak for å redusere energiforbruket og dermed innfri globale miljømål. Vi vil også understreke at elektrisitetsbehovet for elektriske kjøretøy i stor grad påvirkes av fartsnivået, noe som igjen påvirker behovet for fornybar energiproduksjon samt rekkevidden for bilene.

Behovet for å prioritere samfunnets knappe midler er også en viktig begrunnelse for å endre veinormalene. Veibygging er blitt betydelige dyrere, og det er behov for å finansiere mer miljøriktige transportløsninger og ta vare på de veiene vi har. Dagens veinormaler legger føringer som ofte skaper overdimensjonerte løsninger med høyt natur- og miljøfotavtrykk, høye byggekostnader, omfattende bompengenebehov og til dels svært negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Å frigjøre midler fra store prosjekter til utbedringer og utbygginger som spesifikt skal fremme trafiksikkerhet, vil også bidra til færre drepte og hardt skadde i trafikken.

Det er viktig at alle politikkendringer, også revisjon av veinormalene, bidrar til å oppfylle viktige samfunns mål og internasjonale avtaler innen blant annet natur og klima. Blant annet den nye globale naturavtalen stiller store krav til å stanse forbruket av natur og restaurere store arealer innen 2030, noe som ville bli svært vanskelig med den praksisen for veibygging vi har hatt fram til i dag. Vi minner også om to viktige hovedmål i Nasjonal transportplan som må innfris gjennom praktisk politikk, nemlig:

- bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- nullvisjonen for drepte og hardt skadde

Videre er det slått fast i regjeringens plattform at natur og klima skal være ramme for all politikk, og det arbeides med naturregnskap med sikte på å få kontroll med arealforbruket.

Flere organisasjoner har vært pådriver for å endre veinormalene, og vi hilser Statens vegvesens forslag velkomment. Vi er enige i meste som foreslås, men vi har noen supplerende forslag og kommentarer.

Nærmere kommentarer til Statens vegvesens høringsforslag

Miljøorganisasjonene bak denne høringsuttalelsen støtter forslaget om at 2/3-feltsvei med midtrekkverk (dimensjoneringsklasse H2) brukes opp til ÅDT 15 000. Denne veitypen er blant de sikreste hovedveiene vi har, gir mindre fotavtrykk på natur og miljø og har tilstrekkelig kapasitet nesten alle steder i Norge. Samtidig støtter vi forslaget om å øke innslagspunktet for bygging av 4-feltsvei (dimensjoneringsklasse H3) til ÅDT 15 000. Med dette vil Norge fortsatt ha en lav terskel for bygging av 4-feltsveier, sett i forhold til andre land, og vi ber Statens vegvesen vurdere om terskelen bør heves ytterligere. I det minste må det presiseres at veistandarden som velges i enkeltprosjekter, må bidra til å innfri nullvekstmålet for byene og eventuelle mer ambisiøse politiske mål. Videre ber vi om at det presiseres at veiene ikke bør dimensjoneres ekstra for å ta unna trafikktopper i forbindelse med helger og ferier, og at kortere strekninger med høyere trafikkmengder, for eksempel inn mot byer og tettsteder, ikke bør være dimensjonerende for en lengre veistrekning.

Statens vegvesen foreslår å opprettholde muligheten for å bruke smal 4-feltsvei ved lavere trafikkmengder dersom de samfunnsøkonomiske analysene viser at dette er fornuftig, men vil øke innslagspunktet for dette fra ÅDT 6000 til ÅDT 8000. Denne opsjonen med smal 4-feltsvei for lave trafikkmengder kom inn i veinormalene i 2021. Miljøorganisasjonene mener at muligheten for å bygge 4-feltsvei for veier med ÅDT under 15 000 må tas bort. Vi begrunner dette med de negative miljøkonsekvensene av 4-feltsveier, som blir enda vanskeligere å forsvare ved lave trafikkmengder. Siden de samfunnsøkonomiske analysene består av både prissatte og ikke-prissatte effekter, med innbyrdes målkonflikter, blir det vanskelig å definere hva som er «fornuftig». Dessuten viser Statens

vegvesens egne sammenlikninger at 2/3-feltsvei er mer samfunnsøkonomisk lønnsomt enn 4-feltsvei i alle de til sammen fem viste eksemplene i utredningene fra henholdsvis 2019 og 2022.²

I tillegg gir den smale varianten av 4-feltsvei større ulykkesrisiko når farten er høy. Ifølge Statens vegvesens utredning fra 2019 anslås det at en 2/3-feltsvei med fartsgrense 90 km/t har 10 prosent lavere ulykkesrisiko enn en smal 4-feltsvei med fartsgrense 110 km/t (og skulderbredde 1,5 meter). Vi viser også til Statens havarikommisjons rapport om dødsulykke i 2020 på ny E18 Arendal–Tvedestrand, der smal veiskulder pekes ut som en viktig årsak. Videre finner vi det underlig at N100 i dag stiller krav om at det må gjennomføres avbøtende tiltak for å kompensere for den økte sikkerhetsrisikoen. Noe av poenget med veinormaler er å angi standardløsninger som ikke krever avbøtende tiltak.

Når det gjelder forslaget om å innføre 90 og 100 km/t som nye dimensjonerende fartsgrenser for 4-feltsvei, så støtter vi dette, men vi vil påpeke at 90 km/t som maksimal dimensjonerende fart er vårt primære standpunkt. Lavere fartsgrense gir fordeler for arealbruk, energiforbruk, klimagassutslipp, støy og utslipp av svevestøv og mikroplast, og det gjør det langt lettere å gjenbruke mer av eksisterende veitrasé enn om farten skal være 100 eller 110 km/t.

Innføring av 110 km/t som dimensjonerende fartsgrense på 4-felts motorvei i 2015 var politisk bestemt og ikke et resultat av en utredningsprosess med faglige anbefalinger. Fart og reisetid påvirker trafikkomfanget, og trafikkomfanget påvirker både miljø og trafikksikkerhet. Høy fart på hovedveiene kan påvirke trafikantenes atferd på det sekundære veinettet i form av høyere fart, og det kan dermed bidra til flere ulykker der. Miljøorganisasjonene ber om at 110 km/t ikke videreføres som dimensjonerende fartsgrense.

Konkrete spørsmål høringsinstansene oppfordres til å besvare

I høringsnotatet ber Statens vegvesen høringsinstansene særlig om tilbakemelding på noen konkrete spørsmål. Noen av disse har vi ikke kompetanse til å besvare. Spørsmålet om innslagspunkt for dimensjoneringsklasse H3 har vi allerede besvart. Når det gjelder krav til antall forbikjøringsfelt på dimensjoneringsklasse H2, ser vi at det kan være fordel med hyppige forbikjøringsfelt på slike veier når trafikkmengden er i det øvre sjiktet.

Andre forhold som bør vurderes nærmere

Vi foreslår at veimyndighetene ser nærmere på muligheter for å utbedre det eksisterende veinettet for å oppnå høy trafikksikkerhet og god veistandard på en kostnadseffektiv måte, på miljøets premisser, uten krav om full veinormalstandard. Vi tenker da primært på å utbedre eksisterende 2-feltsveier til å få midtrekkverk, for eksempel gjennom at farten kan være noe lavere og kryssløsningene enklere (blant annet bruk av rundkjøringer), sett i forhold til utbygging til dimensjoneringsklasse H2. Dette kan gjøres enten gjennom fravik fra veinormalene eller gjennom alternative løsninger i N100.

Et annet moment som trenger fokus framover, er trafikkprognosene. Disse styrer i stor grad valget av veistandard. Regelen sier at det er antatt trafikkmengde 20 år etter åpning som skal ligge til grunn for

² Statens vegvesen (2019): [Utredning av smal 4-felts veg og standarder på veger med ÅDT 6 000–20 000](#)
Statens vegvesen (2022): [Oppdrag om vurdering av endringer i vegnormalen N100](#)

dimensjonering av veien. Trafikkmengdene som legges til grunn, er som regel basert på tradisjonelle prognoser for blant annet befolknings- og inntektsutvikling. Samtidig sier Statens vegvesens [håndbok 712 Konsekvensanalyser](#) at det skal legges til grunn en firetrinnsmetodikk ved utredning av veiprojekter. I denne metodikken skal tiltak som kan redusere transportbehovet og påvirke valg av transportmiddel, og tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøyer, analyseres. Slike tiltak kan erstatte behovet for veiutbygging eller bidra til annen dimensjonering enn om de ikke hadde blitt gjennomført. Vi kan ikke se at slike tiltak får en reell sjanse til å bli innført dersom tradisjonelle trafikkprognoser legges til grunn og det samtidig er definert klare ÅDT-grenser for når ulike veistandarder skal velges. Ekstra oppsiktsvekkende er det at tradisjonelle vekstprognoser ikke speiler vedtatte miljømål eller miljøambisjoner. En antatt vekst i personbiltrafikken i byområdene er i strid med nullvekstmålet. Når veiene da dimensjoneres etter en slik vekst, vil prognosene fort bli innfridd. Denne trafikkveksten vil dessuten kunne slå positivt ut i den samfunnsøkonomiske analysen, til tross for at den strider med vedtatte mål.

Ellers viser vi til Naturvernforbundets rapport [Behov for en grønnere veipolitikk – 23 strekninger der planene må endres](#), som inneholder mye relevant informasjon til temaet veibyging, veistandard og miljø.

Vi ser fram til en god dialog framover.

Med vennlig hilsen

Truls Gulowsen
leder

Naturvernforbundet

Anja Bakken Riise
leder

Framtiden i våre hender

Gina Gylver
leder

Natur og Ungdom

Christian Steel
generalsekretær
Sabima