

Oslo, 3. juni 2020

Samferdselsminister Knut Arild Hareide

MOTORVEISTANDARD OG FARTSGRENSER

Innledning og hovedbudskap

Statens vegvesen har, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, vurdert endringer i standarder for veier med 6000–20 000 kjøretøy i døgnet (ÅDT) samt fartsgrenser på motorveier. Etaten er gjennomført to utredninger om temaet, som har vært på høring.¹ Vi er kjent med at saken nå er oversendt Samferdselsdepartementet for sluttbehandling.

De viktigste endringene Statens vegvesen fikk i oppdrag å vurdere, var følgende:

- Innføre smal firefelts motorvei (19–20 meters bredde) på veier med ÅDT 6000–20 000 som erstatning for to-/trefeltsvei med midtrekkverk i ÅDT-intervallet 6000–12 000 og som erstatning for ordinær firefeltsvei (23 meters bredde) i ÅDT-intervallet 12 000–20 000
- Øke høyeste fartsgrense fra 110 til 120 km/t på motorveier med ordinær bredde

Naturvernforbundet vil understreke at dette ikke er saker som begrenses til å være tekniske spørsmål i veisektoren. Konsekvensene av standard- og fartsgrensevalg er store for natur og miljø, og dette er spørsmål som går rett inn i de transportpolitiske prioriteringene. Som et eksempel vil vi peke på det ene forslaget som er vurdert – om det bør bygges smal firefelts motorvei framfor to-/trefeltsvei med midtrekkverk på strekninger med ÅDT 6000–12 000. Ifølge Statens vegvesen utredning som har vært på høring, vil ekstrakostnaden av å gjennomføre et sikt forslag bli på mellom 150 og 600 milliarder kroner, for 2000 km vei. Dette er svært mye penger, som må dekkes av enten offentlige midler eller bompenger, noe som igjen kunne bety at nødvendige trafikksikkerhets- eller miljøtiltak eller andre viktig samfunnsoppgaver må nedprioriteres.

Naturvernforbundet merker seg Statens vegvesens faglige argumentasjoner mot økt fartsgrense på motorveier og mot å erstatte to-/trefeltsvei med smal firefeltsvei. Utredningene viser at dette er trafikksikkerhets-, naturødeleggende og klimaskadelig, det gir mer støy, og det er i all hovedsak også samfunnsøkonomisk ulønnsomt.

Knut Arild Hareide uttalte ved sin tiltredelse som samferdselsminister i januar at han vil prioritere klima og trafikksikkerhet høyest. Da må han avvise ideen om høyere fart og ideen om å bygge smal firefelts motorvei istedenfor to-/trefeltsvei med midtrekkverk. Noe annet ville vært oppsiktsvekkende.

Våre konkrete anbefalinger

Basert på konsekvensene som er beskrevet i Statens vegvesens høringsdokumenter, samt annen faglig dokumentasjon som vi redegjør nærmere for i denne uttalelsen, vil vi anbefale følgende løsninger på de undertemaene som Statens vegvesen har vurdert:

Fartsgrense på to-/trefeltsvei: 90 eller 100 km/t?

Dagens fartsgrense på 90 km/t beholdes som et maksimum, i tråd med Statens vegvesens anbefaling.

Fartsgrense på motorvei: 110 eller 120 km/t?

Miljøhensyn tilsier at fartsgrensa primært bør senkes til 100 km/t. Vi støtter ikke Statens vegvesens åpning for at utvalgte eksisterende motorveistrekningslinjer kan få fartsgrense 120 km/t.

Hvilken bredde bør en smal firefelts motorvei med 110 km/t fartsgrense ha?

Det er ikke en veistandard vi ivrer for å innføre, og vi har heller ingen synspunkter på hvilken bredde den eventuelt bør ha.

Standard ved ÅDT mellom 12 000 og 20 000?

Det viktigste for oss her er å lytte til faglige utredninger samt tidligere anbefaling fra Statens vegvesen – og dermed øke innslagspunktet for firefelts motorvei til minimum ÅDT 15 000.

Standard ved ÅDT mellom 6000 og 12 000?

To-/trefeltsvei skal benyttes. Tung dokumentasjon viser at dette gir minst negative effekter, og at de små fordelene av redusert kjøretid ikke oppveier for ulempene. I utredningen som har vært på høring, anbefaler Statens vegvesen likevel at det gis åpning for bruk av smal firefeltsvei, men at dette i så fall må godkjennes av overordna veimyndighet. I etatens anbefalingsbrev datert 29. mai konkluderes det med at det i utgangspunktet skal bygges to-/trefeltsvei, men det åpnes for smal firefeltsvei der det er samfunnsøkonomisk lønnsomt. I brevet framfører Statens vegvesen likevel tunge, faglige argumenter imot en slik valgfrihet i veinormalene. Vi ønsker ikke en mulighet for å velge smal firefeltsvei. Skulle dette likevel bli tilfellet – mot vår anbefaling – ber vi om at beslutningen om dette må fattes av Samferdselsdepartementet eller Vegdirektoratet etter en prosess med blant annet kvalitetssikring av den samfunnsøkonomiske analysen.

Forslag til løsning for ÅDT 6000–20 000

Vi registrerer at forslaget om å innføre smal firefelts motorvei har møtt mye motbør fra flere hold, da dette er en veiløsning med dårligere trafikksikkerhet enn en to-/trefeltsvei, og at den er dyrere og dermed gir mindre trafikksikkerhet for pengene. De økte kostnadene og konsekvensene for natur, miljø og matjord er også tungtveiende argumenter mot en slik løsning. Sett i lys av Statens vegvesens tidligere anbefaling om å øke innslagspunktet for firefelts motorvei til ÅDT 15 000 ber Naturvernforbundet om at to-/trefeltsvei blir kravet for veier med ÅDT mellom 6000 og minimum 15 000. For veier med ÅDT over minimum 15 000 kan gjerne en normal firefeltsvei bli standard. Dermed bortfaller behovet for en smal firefeltsvei helt.

Miljøkonsekvenser av fartsgrenser og veistandarder

Økt fart har blant annet følgende miljøkonsekvenser fra trafikken:

- Høyere drivstofforbruk og dermed økte CO₂-utslipp
- Høyere strømforbruk for elektrisk drevne kjøretøy, som igjen betyr lavere rekkevidde, som kan øke behovet for større batterier med tilhørende energi- og klimakonsekvenser eller redusere elbilenes attraktivitet
- Mer støy. Statens vegvesens utredning viser at økt fartsgrense fra 90 til 110 km/t øker støynivået tilsvarende som om trafikkmengden ville økte med 50 prosent
- Mer svevestøv fra friksjon mellom dekk og asfalt
- Mer utslipp av mikroplast, der bildekk er største utslippskilde i Norge²
- Kortere reisetid for veitransport, som gir mer trafikk og dermed slår ut i form av høyere CO₂-utslipp og energibehov samt mer støy, svevestøv og mikroplast

Økt fart og økt trafikk har betydelig påvirkning på konsekvensene av utbygging av infrastrukturen:

- Økte arealkonflikter, da økt fart gjør det vanskeligere å tilpasse veien i terrenget, noe som kan gå ut over blant annet naturverdier, friluftsområder og matjord

- Økt arealbehov dersom økt trafikk krever større veibredde og/eller mer bruk av toplanskryss. Statens vegvesens utredning viser at smal firefeltsvei framfor to-/trefeltsvei på dagstrekninger øker arealinngrep med 35 prosent
- Økte klimagassutslipp fra veibygging når dimensjoner og andelen bru/tunnel må økes
- Økte klimagassutslipp fra avskoging og nedbygging av myr når dimensjonene må økes og veiene vanskeligere kan tilpasses terrenget

Økt trafikk som følge av økt fart og å bygge firefeltsvei framfor to-/trefeltsvei vil også være en trussel mot det nasjonale nullvekstmålet for byene og lokale mål om trafikkreduksjon. Om økte dimensjoner på veiene betyr mindre penger til andre samferdselstiltak, kan det også svekke mulighetene for å innfri regjeringens mål om å overføre 30 prosent av godstransportene på vei over 300 km til sjø og bane, som er viktig av flere miljøhensyn.

Som nevnt gir høyere fart også økt drivstofforbruk. Nederland skal av hensyn til miljøet i løpet av 2020 redusere øvre fartsgrense på motorveiene fra 130 til 100 km/t 2020 (unntatt på kvelds- og nattetid, der dagens fartsgrense videreføres).³ Også for batterielektriske biler stiger energibehovet vesentlig når fartsnivået øker. En artikkel fra 2018 viser at forbruket til en Tesla kan være minst 40 prosent høyere ved kjøring i 110 km/t enn i 90 km/t og rundt 20 prosent høyere i 120 km/t enn i 110 km/t.⁴ Dette er ikke nødvendigvis representativt, men det gir en pekepinn. Økt energibehov gjør at økt fart kan redusere elbilenes attraktivitet og kreve mer og/eller sterkere ladeinfrastruktur, eventuelt større og dyrere batterier, med tilhørende ressursbehov og klimafotavtrykk globalt. Behovet for fornybar strøm, som har alternative anvendelser, øker også. I sum kan dette kan igjen undergrave arbeidet med å omstille transportsektoren i mer klimavennlig retning.

Miljødirektoratet la i vinter, sammen med flere fagetater, fram Klimakur 2030.⁵ Utredningen peker på at avskoging og nedbygging av myr gir et betydelig bidrag til klimagassutslipp. En fersk rapport fra Norsk institutt for naturforskning peker på at Norge har betydelige karbonlagre i naturen,⁶ noe som forsterker budskapet om at naturødeleggelser har stor betydning for klimaet. Dette sammen med bevisstheten rundt klimagassutslipp fra maskiner og materialer som brukes ved veibygging, tilsier at infrastrukturens omfang og dimensjonering må få økende oppmerksomhet i klimaarbeidet. Tar vi utgangspunkt i at veibygging gir utslipp av klimagasser på 35 tonn per million kroner investert, som er et tall Statens vegvesen har operert med, vil bygging av smal firefeltsvei framfor to-/trefeltsvei bety ekstra klimagassutslipp på mellom 5 og 21 millioner tonn CO₂-ekvivalenter, gitt dagens metoder.

Videre vil Norges forpliktelser under konvensjonen for biologisk mangfold stille strenge krav til arealbruk og -inngrep. Det samme krever målet om å halvere nedbyggingstakten av matjord, et mål det er all grunn til å stille spørsmål ved om er for lite ambisiøst.

Samfunnsøkonomi og ressursbruk

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. Nye Veier AS er opptatt av at høyere fart skal gi motorveibygging større nytte. Uansett beregningsmetode vil vi understreke at økt fart gir flere drepte og hardt skadde, og det strider med flere miljømål, derav nullvekstmålet for byene. Det er ingen fasit på hvordan et liv eller ulike former for miljøskade skal prises. Når tiltak strider mot politiske mål, bør dette vektet tungt i analysene/vurderingene. I tillegg er det verd å huske på at flere miljøforhold ikke er inkludert i den samfunnsøkonomiske analysen, blant annet fordi det er vanskelig å sette en prislapp på det som trues.

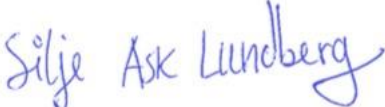
Når det gjelder trafiksikkerhet, viser Statens vegvesens utredning at to-/trefeltsveier med fartsgrense 90 km/t på dagstrekninger gir om lag 10 prosent lavere ulykkesrisiko enn smal firefelts motorvei. Utredningen peker også på at da Sverige satte opp farten på en del av eksisterende motorveinett fra 110 til 120 km/t, økte personskaueulykkene med om lag 10 prosent på disse strekningene. For oss er det åpenbart at dette strider med nullvisjonen.

Naturvernforbundet frykter at økt bruk av veier med høyere fartsgrenser og større bredde vil føre til ytterligere binding av midler til motorveitbygging. Veier med ÅDT 6000–12 000 utgjør en betydelig andel av landets veinett. Ifølge Statens vegvesen utredning vil ekstrakostnaden av å bygge ut riks- og fylkesveinettet til firefelts motorvei framfor to-/trefeltsvei med midtrekkverk være på mellom 150 og 600 milliarder kroner, for 2000 km vei. Dette er svært mye penger, som må dekkes av enten offentlige midler eller bompenger – og det vil kunne gå på bekostning av andre viktige tiltak for miljø, trafikksikkerhet eller andre gode formål. De økte kostnadene må også ses i lys av signalene om at pengebruken i samferdselssektoren kan bli strammere framover, men også debatten om bompengeneinnkreving og omfanget av dette.

En studie fra NTNU⁷ samt Statens vegvesens utredning viser at to-/trefeltsvei gir god trafikkavvikling opp til ÅDT 15 000–18 000. NTNU-studien viser at to-/trefeltsvei brukes for trafikkmengder opp til ÅDT 14 000 i Finland, ÅDT 20 000 i Sverige og ÅDT 25 000 i Tyskland. Statens vegvesen ville i 2015/2016 – ved revisjonen håndbok N100 *Veg- og gateutforming* – utvide bruken av to-/trefeltsvei opp til ÅDT 15 000, som erstatning for firefeltsvei, men fikk tydeligvis ikke lov av den daværende politiske ledelsen i departementet til å sende dette ut på høring. Vi ser ingen grunn til å se bort fra denne verdifulle, faglige kunnskapen.

Vi finner det riktig at det heller brukes mer penger på å ruste opp eksisterende veinett, slik at vi får mer trafikksikkerhet og annen nytte for pengene – over hele landet, noe som kan gjøres mer skånsomt med tanke på natur, klima og matjord enn om det bygges overdimensjonerte firefeltsveier. Det er også et stort behov for midler for å få flere til å gå, sykle og reise kollektivt samt for å flytte gods fra vei til sjø og bane. Også dette tilsier at økt fart på motorveier og mer bruk av firefeltsveier er en dårlig idé.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



leder

Kopi: Klima- og miljødepartementet og Finansdepartementet

Sluttnoter

¹ Statens vegvesens høringsdokumenter: <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/Offentlige-hoeringer/Hoering?key=2846703>

² Hold Norge Rent: <https://holdnorge.no/2018/04/kilder-til-mikroplast/>
Miljødirektoratet: <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/avfall/avfallstyper/mikroplast/>

³ Artikkel i The Guardian: *Dutch government cuts speed limit to 100km/h to reduce air pollution* (13. november 2019): <https://www.theguardian.com/world/2019/nov/13/dutch-government-cuts-speed-limit-to-100kmh-to-reduce-air-pollution>

⁴ Nettartikkelen *Tesla Model 3 = Most Efficient Electric Car On Highways* av Maximilian Holland (2018): <https://cleantechnica.com/2018/08/19/tesla-model-3-is-the-most-efficient-electric-car-on-highways/>

⁵ Klimakur 2030: <https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m1625/m1625.pdf#page=519>

⁶ Nettartikkel fra Norsk institutt for naturforskning: <https://nina.no/Aktuelt/Nyhetsartikkel/ArticleId/4961/Naturkur-er-n-248-dvendig-for-229-n-229-klimam-229-lene>

⁷ Arvid Aakre (2014): *Avvikling på 2+1 veg med midtdeler – grunnlag for vurdering av ÅDT-grense for 4-felts veg*, NTNU Trafikkteknisk senter