



Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård  
Samferdselsdepartementet

## VEIPLANLEGGING I LYS AV VEINORMALENE

### Innledning

Veinormalene legger føringer for hvordan nye veier skal bygges, og de påvirker derfor ressursbruken i sektoren og hvor mye penger som er igjen til å utbedre å vedlikeholde de veiene vi har. Og ikke minst – veinormalene har mye å si for hvordan veiene påvirker natur, matjord, friluftsområder, klima og andre miljøfaktorer.

I det ferske budsjettforliket mellom Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ligger det inne to verbalpunkter<sup>1</sup> som omhandler veinormalene:

*Stortinget ber regjeringen sørge for at Statens vegvesen og Nye Veier AS ved bygging av nye veier bruker handlingsrommet i veinormalene for å sikre at tapet av matjord og natur bli så lavt som mulig, samt sørge for at utbyggingskostnader og bompenger holdes nede.*

*Stortinget ber Regjeringen frem mot statsbudsjettet for 2023 komme tilbake med en vurdering av veiporteføljen i NTP for å sikre en effektiv gjennomføring og oppfølging av klimamålene. Gjennomgangen skal også vurdere veinormalene, herunder en høyere terskel for trafikkmengde for bygging av firefelts motorveier.*

Det første verbalpunktet innebærer at fleksibiliteten i veinormalene må brukes til å redusere tapet av matjord og natur og for å holde utbyggingskostnadene nede. Som vi vil komme nærmere inn på i dette brevet, er situasjonen i dag den stikk motsatte. Flere veier bygges og planlegges med en overdimensjonert standard – til og med dels i strid med veinormalene. Dette verbalpunktet er derfor viktig for å snu en svært uheldig praksis. Det andre verbalpunktet sier at en høyere terskel for bygging av firefeltsveier skal vurderes. Det er i så fall være i tråd med Statens vegvesens ønsker fra 2015 og det faglige grunnlaget etaten presenterte i sin konsekvensutredning om veistandarder fra oktober 2019.

### Endring i veinormalene og dagens praksis

Ved revisjonen av håndbok N100, med virkning fra 22. juni 2021, er det gitt mulighet for å øke bruken av firefelts motorvei for lavere trafikkmengder. Denne muligheten er innført til tross for at Statens vegvesen i 2015 ville gå motsatt retning, altså å øke innslagspunktet for fire felt. Og den er innført til tross for at Statens vegvesens konsekvensutredning fra oktober 2019 viser at en smal firefeltsvei gir høyere utbyggingskostnader, dårligere samfunnsøkonomisk lønnsomhet, økt trafikkfare, større klimagassutslipp, mer arealinngrep og økt miljøbelastning, sett i forhold til den opprinnelige løsningen, nemlig to- og trefeltsvei med midtrekkverk.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Verbalpunkter i budsjettforliket for 2022 mellom Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti: [https://res.cloudinary.com/arbeiderpartiet/image/upload/v1/ievv\\_filestore/f1ca57f2260d49fb9125158d30a325fa22429d6417184293931afb0998a9f48f](https://res.cloudinary.com/arbeiderpartiet/image/upload/v1/ievv_filestore/f1ca57f2260d49fb9125158d30a325fa22429d6417184293931afb0998a9f48f)

<sup>2</sup> NRK 27. oktober 2019: <https://www.nrk.no/norge/seier-nei-til-smal-firefelts-motorveg-1.14758045>  
Statens vegvesens konsekvensutredning fra oktober 2019:  
<https://www.vegvesen.no/globalassets/nyheter/utredning-smal-4-felt-ved-adt-6000-20000.pdf>

Det er verd å understreke at håndbok N100 fra 22. juni på ingen måte angir bruk av firefeltsvei for de lavere trafikkmengdene (ÅDT 6000–12000) som en generell standard. Hovedregelen er at det skal bygges to- og trefeltsvei med midtrekkverk (dimensjoneringsklasse H2). Men det *kan* bygges en firefeltsløsning (dimensjoneringsklasse H3) *dersom samfunnsøkonomiske analyser i det konkrete prosjekt tilsier at dette er fornuftig*.<sup>3</sup>

Likevel opplever vi at denne veistandarden allerede er forskuttert i flere prosjekter med lav årstdøgntrafikk (ÅDT). Vi er faktisk ikke kjent med noen samfunnsøkonomiske analyser for konkrete veier som viser at en firefeltsvei er mer lønnsom enn en to- og trefeltsvei for de trafikkmengdene vi her snakker om. For alle de tre veistrekningene Statens vegvesen har analysert i konsekvensutredningen fra oktober 2019, kommer smal firefeltsvei dårligst ut. Én av strekningene her er E6 Ulsberg–Vindåsliene (i Trøndelag), der Nye Veier AS ønsker å bygge deler av den med fire felt og fartsgrense 110 km/t – en strekning med ÅDT på 4800–5300.

I Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet er veiprojektet E134 Saggrenda–Elgsjø (i Viken og Vestfold og Telemark) i regi av Statens vegvesen omtalt med tanke på klargjøring for anleggsstart. Ifølge prosjektets konsekvensutredning har veistrekningen en ÅDT på 5300. Opprinnelig plan var bygging av to- og trefeltsvei med midtrekkverk og fartsgrense 90 km/t (H2). I forbindelse med konsekvensutredningen er også en smal firefeltsvei for 110 km/t tatt med. Analysen viser at en slik løsning blir dyrere, mer samfunnsøkonomisk ulønnsom, mer trafikkfarlig og mer arealkrevende og gir høyere klimagassutslipp, sett i forhold til opprinnelig plan (når vi sammenlikner daglinjevariantene).<sup>4</sup> Likevel legges det opp til en firefeltsvei for 110 km/t.

Her har vi altså flere eksempler på veiprojekter som planlegges etter en veistandard som håndbok N100 ikke åpner for. Hovedregelen er at det skal bygges to- og trefeltsvei. Det åpnes for å kunne bygge firefeltsvei under gitte betingelser, men betingelsene er ikke innfridd.

### **Kursendring nødvendig, i retning av en mer kunnskapsbasert veipolitikk**

Vi vil med dette brevet gjøre politisk ledelse i Samferdselsdepartementet oppmerksom på dagens praksis rundt veinormalene. For oss er dette naturligvis viktig fordi en firefeltsvei for 110 km/t framfor en to- og trefeltsvei for 90 km/t gir vesentlige større miljøbelastning i form av arealinngrep – både naturødeleggelser, barriereeffekter og nedbygging av matjord. I tillegg gir høyere fart også mer støy, mer svevestøv og høyere energi- og drivstofforbruk, for å nevne noe. Større arealinngrep gir også høyere klimagassutslipp fra nedbygging av blant annet skog og myr, og det blir også høyere utslipp fra bygging av infrastruktur når dimensjonene økes.<sup>5</sup>

Å bygge firefeltsveier på strekninger med ÅDT rundt 5000 er massiv ressursløsning. I 2015 ville Statens vegvesen endre håndbok N100 i form av å øke innslagspunktet for firefeltsvei fra ÅDT 12 000 til ÅDT 15 000 (se vedlegg), da en studie fra NTNU viser at en to- og trefeltsvei har god kapasitet opp til ÅDT 15 000–18 000.

Dette må også ses i lys av pengebruken i veisektoren. Å bygge veier med større dimensjoner enn hva veinormalene legger opp til, gir ikke bare ekstra inngrep i natur og matjord og større klimagassutslipp, men det krever også mye penger som alternativt kunne vært brukt til å vedlikeholde og utbedre de veiene vi har. Da vil vi minne om en meningsmåling fra 2021, utført av TNS Kantar for Norges Automobil-Forbund (NAF), som viser at vedlikehold av eksisterende veier er vesentlig viktigere for folk enn utbygging av nye veier.<sup>6</sup> Vi vil med tyngde kunne anta at bygging av overdimensjonerte motorveier ville kommet enda lenger nede på lista, om det hadde vært et svaralternativ i spørreundersøkelsen.

<sup>3</sup> Håndbok N100: <https://svv-cm-sv-apppublic-prod.azurewebsites.net/product/859922/nb#id-39f0176d-872a-429c-a065-0e3d3e4815d0>

<sup>4</sup> Reguleringsplan med konsekvensutredning for E134 Saggrenda–Elgsjø: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e134meheia/reguleringsplan/>

<sup>5</sup> Se eget brev om motorveipolitikken: <https://naturvernforbundet.no/getfile.php/13173712-1635151023/Dokumenter/h%C3%B8ringsuttalelser%20og%20brev/2021/211022-samferdsel-motorveibrev.pdf>

<sup>6</sup> Pressemelding fra NAF: <https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/vedlikehold-er-viktigere-for-folk-enn-nye-veiutbygginger-viser-ny-naf-undersokelse?publisherId=2126680&releaseId=17902834>

Vi ser fram til en god dialog for å oppnå en mer kunnskapsbasert veipolitikk som utnytter ressursene bedre, til glede for trafikantene i hele landet, og med mindre negative konsekvenser for natur, matjord, klima og lokalmiljø.

Med vennlig hilsen  
Naturvernforbundet



Truls Gulowsen  
leder

Kopi:  
Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Statens vegvesen  
Nye Veier AS



Bildet er fra Nye Veiers opprinnelige prosjekt E6 Ulsberg–Vindåsliene, like sørøst for Berkåk i Rennebu kommune. De opprinnelige planene gikk ut på å bygge to- og trefelts vei, som er mer skånsomt, men Nye Veier omgjorde planene til fire felt og 110 km/t. Trafikkmengden på dagens E6 ligger på om lag 5000 kjøretøy i gjennomsnittsdøgnet (ÅDT). Ifølge Statens vegvesens konsekvensutredning av endringer i veinormalene fra oktober 2019 (omtalt i dette brevet) er en firefeltsløsning på denne strekningen enda mer ulønnsom for samfunnet enn en to- og trefeltsvei. Utredningen viser også at en to- og trefeltsvei har god trafikkavvikling opp til ÅDT 15 000–18 000. I ettertid har vi også fått mer kunnskap om klimakonsekvensene av nedbygging av arealer.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> Nasjonal transportplan 2022–2033 – Klimaeffekt av virksomhetenes prioriterte prosjekter i NTP 2022 - 2033: <https://www.regjeringen.no/contentassets/5a0bb3ce451a491f9648322a33f19bff/klimaeffekt-av-virksomhetenes-prioriterte-prosjekter-i-ntp-2022-2033-web.pdf>



## Nye dimensjoneringsklasser i del C Veger

# Innslagspunkt for 4-felts veg

- Ønsker å øke innslagspunktet for 4-felts veg fra ÅDT 12 000 til 15 000
  - Uproblematisk å avvikle 1 000 kjt/t i én retning på en 2-felts veg
  - Normalt vil det da avvikles 500 kjt/t i motsatt retning, dvs 1 500 kjt/t for begge retninger
  - 1 500 kjt/t i dimensjonerende time vil tilsvare en ÅDT på ca 15 000

Avvikling på 2+1 veg med midtdeler  
– grunnlag for vurdering av ÅDT grense for 4-felts veg



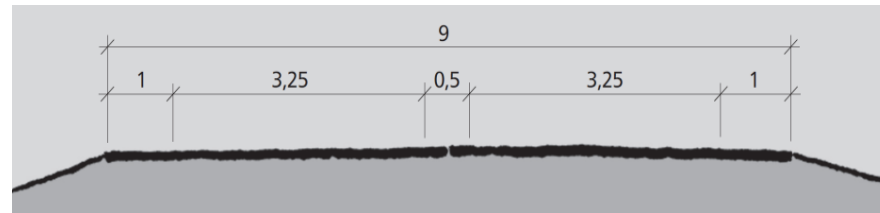
Rapport fra NTNU Trafikktknisk senter  
Forfatter: Arvid Aakre  
November 2014



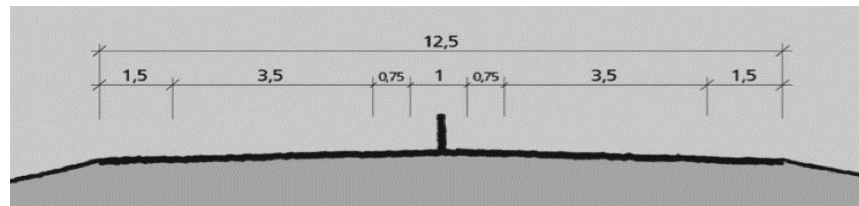
# Nye dimensjoneringsklasser i del C Veger

## Nasjonale hovedveger

- H1 – Nasjonal hovedveg, ÅDT < 6 000 og fartsgrense 80 km/t



- H2 – Nasjonal hovedveg, ÅDT 6 000– 15 000 og fartsgrense 90 km/t



- H3 – Nasjonal hovedveg, ÅDT > 15 000 og fartsgrense 110 km/t

