

8. mars 2022

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård

REVISJON AV VEINORMALENE – INNSPILL

Etterslepet på vedlikehold av veinettet, særlig av fylkesveiene, er stort. Estimert etterslep av riksveier og fylkesveier er på rundt 100 milliarder kroner. Et dårlig vedlikeholdt veinett skaper betydelige utfordringer for samfunnet. Bilister og næringsliv er avhengig av et godt utbygd veinett som holder god standard over tid. Det trengs et krafttak for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet. Vedlikehold kommer godt foran utbygging av nye veier når folk svarer på hva de mener politikerne bør prioritere, spesielt i distriktene.

Endring av veinormalene vil frigjøre midler som skal brukes til vedlikehold og utbedring de veiene vi har, både riksveier og fylkesveier. I budsjettforliket om statsbudsjettet for 2022 bes regjeringen å gjennomgå veinormalene, herunder vurdere en høyere terskel for bygging av 4-felts motorveier.¹ Dette fellesbrevet fra Naturvernforbundet, Norges Bondelag og Norges Automobil-Forbund er et innspill til denne gjennomgangen.

Det første konkrete forslaget vårt gjelder hvilke trafikkmengder som bør tilsi at det velges 4-feltsvei når en veistrekning skal bygges ut. I dagens Håndbok N100 er hovedregelen at trafikkmengden 20 år etter veiåpning skal være minst 12 000 kjøretøy i gjennomsnittsdøgnet (ÅDT) for at en slik standard skal velges. Vegdirektoratet peker i konsekvensutredningen for endringer i veistandarder fra 2019 på at en 2/3-feltsvei med midtrekkverk og fartsgrense 90 km/t har god kapasitet opp til ÅDT 15 000–18 000.² Den samme utredningen viser også at en slik vei er vesentlig rimeligere å bygge og vedlikeholde og gir mindre støy, lavere klimagassutslipp og mindre arealinngrep enn en 4-feltsvei. Bredden på veien har mye å si, men også at en slik vei med 90 km/t krever 400 meters radius i svingene, mens veier for 110 km/t krever det dobbelte. Store utbyggingskostnader binder opp statlige veimidler som alternativt kunne vært brukt på mer vedlikehold, og det gir også høye bompenger. Organisasjonene bak dette brevet foreslår at innslagspunktet for bygging av 4-felts motorvei heves fra dagens ÅDT 12 000 til ÅDT 15 000, i tråd med faglig dokumentasjon fra Vegdirektoratet.

Det andre konkrete forslaget vårt gjelder standardvalg ved bygging av 4-feltsvei. I dagens Håndbok N100 foreligger det kun én hastighetsstandard for slike hovedveier, nemlig 110 km/t. Som nevnt må en slik vei bli svært rett (som følge av at minste kurveradius er 800 meter). Dette har store konsekvenser for byggekostnader, økte bompenger, areal og klima. Vi etterlyser derfor en alternativ standard for 4-feltsvei ved ÅDT større enn 15 000. Ifølge Vegdirektoratet vil en 4-feltsvei for 90 km/t kunne bygges med minste kurveradius 450 meter. En slik vei kan også bli noe smalere enn en ordinær 4-feltsvei for 110 km/t. Vårt forslag er at

¹ Punkt 23 i forliket om statsbudsjettet for 2022:

<https://www.stortinget.no/globalassets/pdf/innstillinger/stortinget/2021-2022/inns-202122-005s-vedlegg.pdf>

² Vegdirektoratets utredning fra oktober 2019:

<https://www.vegvesen.no/globalassets/nyheter/utredning-smal-4-felt-ved-adt-6000-20000.pdf>

dagens standard for bygging av nye 4-feltsveier suppleres med en ny standard for 90 km/t med minste radius 450 meter. Kriteriet for valg mellom de to standardene bør være samfunnsøkonomisk lønnsomhet og ikke-prissatte konsekvenser. Sekundært kan det settes en nedre terskel for bygging av veier for 110 km/t på ÅDT 20 000.³

Våre to forslag vil gjøre det mulig å droppe dagens alternative løsning med smal 4-feltsvei for 110 km/t, en løsning der kombinasjonen av smal vei og høy fart gir økt ulykkesrisiko. Vegdirektoratet viser i sin utredning² til estimater fra danske Trafitec, som viser at en 2/3-feltsvei med fartsgrense 90 km/t har ti prosent lavere ulykkesrisiko enn smal 4-feltsvei med fartsgrense 110 km/t. Tilsvarende finner Vegdirektoratet at bredere veiskulder for 4-feltsvei med fartsgrense 110 km/t reduserer trafikkrisikoen med femten prosent i forhold den smale løsningen.

Endringer i veinormalene, i tråd med hva vi skisserer her, frigjør midler til mer vedlikehold og utbedring av hele veinettet, samtidig som det begrenser unødige arealinngrep i naturverdier og matjord.

Med vennlig hilsen

Truls Gulowsen
leder i
Naturvernforbundet

Audhild Slapgård
styremedlem i
Norges Bondelag

Thor Egil Braadland
ansvarlig for myndighetskontakt i
Norges Automobil-Forbund

Kopi til:

- Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
- Statens vegvesen, Vegdirektoratet
- Nye Veier AS

³ Masteroppgave fra Eline Ølstad ved NTNU i 2021 viser at 110 km/t er mer samfunnsøkonomisk lønnsomt i forhold til 90 og 100 km/t først når ÅDT overstiger 28 000: <https://ntnuopen.ntnu.no/ntnu-xmlui/handle/11250/2824232>