

## Kommunedelplan for E16 Kongsvinger–E6

**Feilaktig anslag på trafikkmengde gir feil forutsetning for veistandard i planprosessen. Formelle punkter som bør danne grunnlag for innsigelse mot planforslaget som foreligger:**

### Firetrinnsmetodikken

Fra Håndbok V712 *Konsekvensanalyser*<sup>1</sup>, punkt 3.7 Utvikling av alternativer og siling (side 30):

Analysen av tiltak for å løse et problem i transportsystemet bør i prinsippet skje etter «firetrinnsmetodikken»:

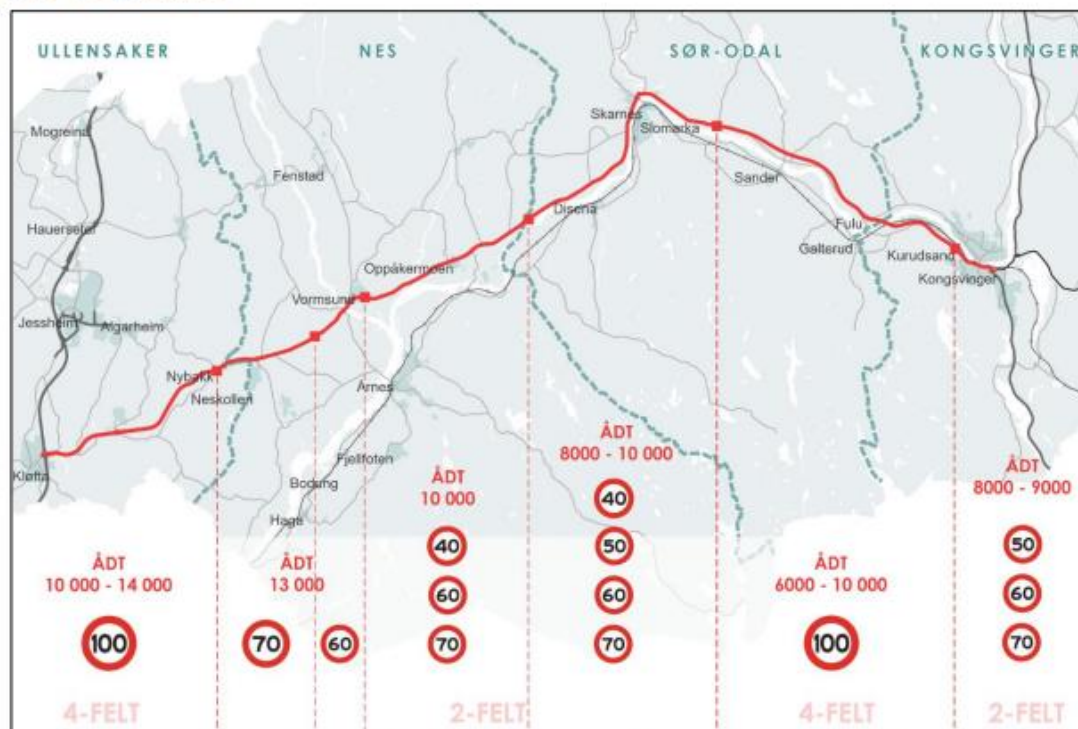
1. Tiltak som kan redusere transportbehovet og påvirke valg av transportmiddel.
2. Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøyer.
3. Mindre ombyggingstiltak.
4. Større ombyggingstiltak eller utbygging i ny trasé.

Det er ikke gjennomført noen konseptvalgutredning (KVU) med ekstern kvalitetssikring (KS1) for dette prosjektet. Det er i utgangspunktet en stor svakhet. For at firetrinnsmetodikken da skal kunne gjennomføres, må konsekvensutredningen sikre dette. Konsekvensutredningen for prosjektet drøfter ingen løsninger på trinn 1, trinn 2 eller trinn 3 i firetrinnsmetodikken, men kun løsninger på trinn 4 i form av ny 4-felts motorvei for 110 km/t.

### Forutsetning om trafikkmengde

Dagens trafikkmengde på veinettet er vist i figur 3.2 i planbeskrivelsen til konsekvensutredningen:

#### 3.2 Dagens E16



Figur 3-2: Illustrasjon av veistandard og trafikkmengder fra år 2019 (årsdøgnetrafikk, ADT) på dagens E16 Kjøfsta-Kongsvinger.

<sup>1</sup> <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v712-konsekvensanalyser-2021.pdf>

Ifølge Håndbok N100 *Veg- og gateutforming*<sup>2</sup> er hovedregelen at veiklasse H2, 2/3-felts vei og fartsgrense 90 km/t, brukes når årsgjennsnittstrafikken (ÅDT) 20 år etter åpning forventes å være 6000–12 000. Ved ÅDT høyere enn 12 000 skal veiklasse H3, 4 felt og fartsgrense 110 km/t, brukes. Veiklasse H2 kan også benyttes ved ÅDT 6 000–12 000 dersom samfunnsøkonomiske analyser i det konkrete prosjektet tilsier at dette er fornuftig. Vegdirektoratets *Utredning av smal 4-felts veg og standarder på veger med ÅDT 6 000–20 000* fra 2019 er tydelig på at 2/3 felt har god kapasitet opp til ÅDT 15 000.<sup>3</sup>

Et grunnleggende prinsipp i byvekstavtalen for Oslo og Akershus fra 2019<sup>4</sup> er at personbiltrafikken (unntatt næringstransport) ikke skal vokse. I tilleggssavtalen fra 2021<sup>5</sup> presiseres det at den såkalte byindeksen<sup>6</sup> skal være hovedindikator for nullvekstmålet, og denne indeksen omfatter blant annet E16 (tellepunkt Borgen). Det betyr at økt trafikk på E16 inn og ut av Oslo vil gjøre det vanskeligere å innfri dette målet, som både lokale, regionale og nasjonale myndigheter står bak.

Videre sier Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033 at «Regjeringen har [...] som ambisjon å overføre 30 prosent av gods over 300 km fra vei til sjø og bane innen 2030».

Anslaget over framtidig trafikkomfang som Nye Veier gjør i konsekvensutredningen, bygger derfor på feilaktige prinsipper.

### Forutsetning om veistandard

Siden feilaktige anslag om trafikkmengde legges til grunn, blir også forutsetningen for valg av 4-felts vei for 110 km/t også tvilsom. Dette forsterkes også av følgende avsnitt i Håndbok N100, kapittel 1:

«Vanlige vekstprognoser for biltrafikk er basert på befolkningsvekst og inntekstvekst. Disse er lite nyttige i byer, og balansert kapasitet anbefales lagt til grunn. Balansert kapasitet betyr at veger inn mot byen ikke har mer trafikk enn sentrale byområdene kan håndtere, og at det etableres en tjenlig rolledeling mellom transportmidlene basert på politiske mål for den enkelte by eller tettsted.»

Konklusjonen må være at veier i og inn mot områder som omfattes av nullvekstmålet (i dette tilfellet hele det som tidligere var Akershus fylkeskommune samt Oslo) må dimensjoneres på bakgrunn av nullvekstmålet, ikke på bakgrunn av prognoser som strider med dette.

Det er videre et poeng at dersom ny vei bygges i ny trasé, vil trafikkmengden på den nye veien sannsynligvis være en del lavere enn på dagens vei, da en del av trafikken på hovedveien i dag er lokaltrafikk til og fra steder langs veien. Og jo lenger unna dagens vei en ny vei legges, jo større blir denne effekten. Siden konsekvensutredningen ikke omfatter annet enn 4-feltsvei for 110 km/t, kan vi heller ikke se at det er gjennomført noen analyse som viser at 4 felt for 110 km/t gir bedre samfunnsøkonomi enn 2/3 felt for 90 km/t.

Ved å legge til grunn en veistandard for mindre trafikkmengder, som 2/3 felt for 90 km/t framfor 4 felt for 110 km/t, åpner det nye muligheter for å legge traseene mer skånsomt i terrenget, ikke bare som følge av smalere vei, men også fordi minste kurveradius ved 110 km/t må være dobbelt så stor som ved 90 km/t, jamfør Håndbok N100. Det kan også gjøre det mulig å gjenbruke deler av dagens vei på delstrekninger. Mer skånsomme løsninger

---

<sup>2</sup> <https://svv-cm-sv-apppublic-prod.azurewebsites.net/product/859922/nb>

<sup>3</sup> <https://www.vegvesen.no/globalassets/nyheter/utredning-smal-4-felt-ved-adt-6000-20000.pdf>

<sup>4</sup> <https://www.regjeringen.no/contentassets/66644bf4b3e642acaf10bea324af42b8/byvekstavtale-for-osloomradet-2019-2029.pdf>

<sup>5</sup> <https://www.regjeringen.no/contentassets/66644bf4b3e642acaf10bea324af42b8/osloomradet-tilleggsavtale-2021.pdf>

<sup>6</sup> [https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/trafikk/trafikkdata/byindeks\\_oslo\\_2018-2021-12.pdf](https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/trafikk/trafikkdata/byindeks_oslo_2018-2021-12.pdf)

vil ha mye å si for å kunne spare natur og matjord og kutte klimagassutslipp fra bygging og arealbeslag.

Et nytt moment som forsterker behovet for å velge en veistandard som tar hensyn til natur og klima, er følgende punkt i budsjettforliket om statsbudsjettet for 2022:<sup>7</sup>

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

## Konklusjon

- Offentlige myndigheters ansvar er å påse at overordnede prinsipper for veiplanlegging samt vedtatt statlig politikk og lovverk følges opp, og dette aktualiseres i planprosessen for ny E16 Kongsvinger–E6.
- Det må gjennomføres konsekvensutredning for en lavere veistandard, basert på blant annet trafikkmengder som samsvarer med nasjonale og regionale mål. Dette er nødvendig for at offentlige myndigheter skal ha tilstrekkelig grunnlag til å velge den veiløsningen som er samfunnsøkonomisk mest lønnsom, best tilpasset regionens framtidige behov og samtidig har minst negative følger for ikke-prissatte konsekvenser.
- Når forslag til kommunedelplan ikke inkluderer annen veistandard enn 4-felt og 110 km/t, danner det etter vårt syn grunnlag for innsigelse.

Notat fra

Norges Naturvernforbund  
Forum for natur og friluftsliv, Akershus og Innlandet

14. februar 2022

---

<sup>7</sup> <https://www.stortinget.no/globalassets/pdf/innstillinger/stortinget/2021-2022/inns-202122-005s-vedlegg.pdf>