



6. mai 2011

Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa
Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 OSLO

NTP 2014–2023 OG VEGNORMALER

Norges Naturvernforbund følger NTP-prosessen nøye, bl.a. gjennom deltakelse i referansegruppa. NTP er et viktig strategisk dokument, som også bør drøfte forutsetninger og rammer som ellers legges til grunn ved for utvikling av infrastruktur og transportløsninger. Ett eksempel på slike forutsetninger og rammer er vegnormalene, som er definert i Statens vegvesen håndbok 017 *Veg- og gateutforming*.

Vegnormalene setter i dag rammer for utforming av vegnettet avhengig av trafikkmengde. Følgelig er det vegnormalene som i prinsippet bestemmer standarden på vegnettet og dermed legger store føringer for ressursbruken i vegsektoren. Siden vegstandarden også påvirker viktige mål i NTP-arbeidet – som miljø, klimagassutslipp og trafiksikkerhet – vil vegnormalene også ha en vesentlig innflytelse på måloppnåelsen.

Naturvernforbundet mener derfor at en gjennomgang av vegnormalene, som sikrer at ressursbruken står i forhold til viktige målparametre som miljø, klimagassutslipp og trafiksikkerhet, må gjøres før arbeidet med strekningsvise vurderinger i NTP-prosessen starter.

Vi har forstått at temaet alt er satt på dagsordenen gjennom spørsmålet om bruk av midtrekkverk på strekninger med ÅDT lavere enn 8000. Dette viser at vegnormalene i dag styrer viktige spørsmål. Tilsvarende bør det gjøres flere vurderinger. Vi har imidlertid forståelse for at det neppe er tid til en full gjennomgang av vegnormalene og vil derfor spille inn følgende momenter som bør være gjenstand for revisjon, og som dermed kan begrense arbeidets omfang.

Innslagspunkt for bygging av firefeltsveger (S8)

Dagens vegnormal sier at det bør bygges firefeltsveg etter dimensjoneringsklasse S8 når ÅDT overstiger 12 000. Dette gjøres til tross for at Vegdirektoratets konsekvensanalyse av nye vegnormaler oppgir en trafikkmengde på ÅDT 15 000 som grense for når en tofeltsveg får kapasitetsproblemer.¹ Dette tyder på at dagens innslagspunkt på ÅDT 12 000 ikke har faglig støtte. Vi vil også peke på at det de siste åra har kommet mer kunnskap om sammenhengene mellom vegstandard og trafikkmengde, som viser at økt hastighet og framkommelighet gir økt trafikk. Dagens lave innslagspunkt for firefeltsveg fører til at en større del av ressursbruken styres til bygging av motorveger i sentrale strøk, noe som gjør at det blir mindre penger igjen til utbedringer, rassikring, kollektivfelt, gang-/sykkelveger i hele landet. Dette sammen med de klart negative miljøeffektene av firefeltsveger, i form av bl.a. høyere klimagassutslipp og større arealbeslag (naturområder, matjord etc.), tilsier at innslagspunktet bør økes til minimum ÅDT 15 000.

¹ Jamfør notatet "Ny håndbok 017 – konsekvensanalyse" av Tor J. Smedby i Vegdirektoratet, datert 21. april 2005. I notatet kan vi også lese at "Midtrekkverket er avgjørende for sikkerheten, det er liten eller ingen forskjell mellom 1+1, 1+2 og 2+2 løsning".

Tar vi utgangspunkt i de reviderte persontrafikkprognosene som er gjort i NTP-arbeidet og oppskaleres trafikkmengden på vegnettet i tråd med de regionvise prognosene, og samtidig fastsetter dimensjoneringsklasse i tråd med trafikkmengden i 2040, finner vi at omfanget av firefeltsveg i Norge må øke fra dagens om lag 600 km til om lag 2200 km, dersom dagens vegnormaler legges til grunn. Det vil binde opp store ressurser til både bygging, drift og vedlikehold og utvilsomt føre til store naturinngrep, nedbygging av matjord og økte klimagassutslipp.

Hastighetsstandard for to-/trefeltsveg med midtrekkverk (S5)

Dimensjoneringsklasse S5 er viktig da dette er en veg som i større grad bør bygges framfor nye firefeltsveger, men den vil også – dersom dagens nedre verdier fastholdes – brukes for veger med ÅDT ned til 8000. For Naturvernforbundet er det avgjørende at dimensjoneringsklasse S5 modifiseres noe, for å sikre færre naturinngrep og lavere klimagassutslipp. Vi foreslår at dimensjoneringsklassen får fartsgrense 80 km/t som anbefalte høyeste hastighet, mot 90 km/t i dag. Lavere fartsgrense vil gi redusert drivstofforbruk og dermed lavere klimagassutslipp. I TØI-rapporten *Gir bedre veger mindre klimagassutslipp?*² kan vi lese bl.a. følgende (side 10):

Dersom bedring av vegstandard bidrar til økning i hastigheter fra 50–70 km/t i førsituasjonen til 80–90 km/t, anser vi at dette bidrar til noe økning i klimagassutslippene. Om farten i ettersituasjonen blir 90 km/t eller høyere, mens den i førsituasjonen er 70–80 km/t, anser vi at denne endringen bidrar til store økninger i klimagassutslipp.

Lavere hastighet vil antakelig også føre til at vegen kan anlegges med noe mer fleksibel linjeføring, noe som betyr mindre natur- og landskapsinngrep og sannsynligvis noe lavere byggekostnader. Lavere fartsgrense bør også resultere i at bruken av rundkjøring framfor toplanskryss blir mer aktuell for denne dimensjoneringsklassen. Rundkjøringer framfor toplanskryss gir lavere arealforbruk, lavere byggekostnader og sannsynligvis bedre trafikksikkerhet.

Det er heller ingen tvil om at økt farten påvirker ulykkesomfanget. SINTEF-rapporten *Ulykkeskostnader ved ulike vegbredder med forskjellig dimensjonerende trafikk*³ viser at fartsgrense 90 km/t på en trefeltsveg med midtrekkverk gir hele 62 prosent flere hardt skadde eller drepte enn en tilsvarende veg med fartsgrense 80 km/t (forutsatt 10 000 kjøretøy i døgnet). Dette bør være et viktig tilleggsargument for å senke fartsgrensa på dimensjoneringsklasse S5.

Utbedringsnormal for tofeltsveg nødvendig

Naturvernforbundet støtter bruken av midtrekkverk som trafikksikkerhetstiltak. Med en gitt tilgjengelig ressursmengde vil kostnadene ha vesentlig innflytelse på hvor mange kilometer veg som kan få midtrekkverk. Dagens vegnormaler kan i den sammenhengen bli "det beste som er det godets fiende". Skal alle tofeltsveger som trenger midtrekkverk, bygges ut til vegnormalstandard (dimensjoneringsklasse S5), vil ressursbruken i form av penger og arealinngrep bli store. Vi kan også forvente økt trafikk som følge av økt hastighet. Naturvernforbundet foreslår derfor at det fastlegges en utbedringsnormal for etablering av midtrekkverk på tofeltsveger.

Erfaringene fra bl.a. nullvisjonsprosjektet i Øyer viser at det med forholdsvis enkle midler kan etableres midtrekkverk på gode tofeltsveger, uten behov for store breddeutvidelser, forutsatt at det satses på avbøtende tiltak som havarilommer, overvåkingsskameraer etc. Mer fleksible løsninger som også innebærer lavere fartsgrense (som sannsynligvis gjør det mulig med noe smalere veg og mindre stiv linjeføring), færre forbikjøringsfelt og aksept for flere avkjøringer, vil kunne gjøre det mulig å realisere midtrekkverk både

² Se: <http://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2009/1027-2009/1027%202009.pdf>

³ Ytrefhus, Ingvild og Kristian Sakshaug (2004): http://www.sintef.no/upload/A04326_Ulykkeskostnader%20 vegbredder.pdf

raskere og på en større del av vegnettet, enn om dagens vegnormaler skal følges slavisk. En utbedringsnormal er derfor nødvendig. En slik normal kan også gi føringer for standarden på veger der det er ønskelig med midtrekkverk ved ÅDT lavere enn 8000.

Oppsummering

Naturvernforbundet ber Samferdselsdepartementet ta initiativ til at det i arbeidet med NTP 2014–2023 gjennomføres en revisjon av vegnormalene med tanke på å oppnå følgende endringer til beste for miljø, klimagassutslipp og trafiksikkerhet:

- Innslagspunktet for bygging av firefeltsveg heves til minimum ÅDT 15 000
- Fartsgrensa på to-/trefeltsveg senkes til 80 km/t, og rundkjøringer bør i større grad brukes framfor toplanskryss
- Det etableres en egen utbedringsnormal for etablering av midtrekkverk på tofeltsveger

Vi er kjent med at det er en løpende dialog mellom Samferdselsdepartementet og etatene om NTP og innholdet i plan- og utredningsarbeidet. Vi vil avslutningsvis spørre samferdselsministeren om hun vil ta opp denne saken om vegnormalene med etatene, som et viktig supplement i det videre NTP-arbeidet.

Med vennlig hilsen
Norges Naturvernforbund



Lars Haltbrekken
leder

Kopi:
Vegdirektoratet ved vegdirektør Terje Moe Gustavsen og leder av NTP-sekretariatet Jan Fredrik Lund