

1.2.2007

Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep.  
0033 OSLO

## **STAMVEGUTREDNINGER – HØRINGSUTTALELSE**

Norges Naturvernforbund viser til forslag til stamvegutredninger og kommer her med en høringssuttalelse. Vi viser også til vårt NTP-innspill *Transportstrategi for miljø og næringsliv*, som er å finne på [www.naturvern.no/ntp1019/rapport1](http://www.naturvern.no/ntp1019/rapport1).

### ***Transportvekst største utfordring***

Transportsektoren gir spesielle utfordringer. Den er en del av og en forutsetning for et globalisert næringsliv, i tillegg til at den omfatter en stadig økende ferie- og fritidstrafikk. Transportsektoren berører de fleste miljøutfordringene: klimagassutslipp og energibruk, luftforurensing og støy, arealnedbygging og biologisk mangfold m.m. Om lag en firedel av Norges klimagassutslipp kommer fra transportsektoren, og sektorens utslipp øker. Vegtrafikken er den dominerende kilden til lokal luftforurensing. Nesten halvparten av Norges utslipp av nitrogenoksider (NO<sub>x</sub>) kommer fra transport. Og tre firedeler av støyplagen kan knyttes til vegtrafikken. Stadig mer areal bygges ned til samferdselsformål, deriblant naturområder, flotte kulturlandskap og verdifull matjord. Situasjonen er spesielt vanskelig fordi trafikken vokser. Dette skjer samtidig som de negative effektene, som klimatrusselen og lokal forurensing, heldigvis får større oppmerksomhet.

Det er viktig å både redusere transportvolumet, ta i bruk bedre teknologi og flytte transport fra miljøskadelige til mindre miljøskadelige transportformer. De miljømessige forbedringene som oppnås fra teknologiforbedringer, må ikke spises opp av trafikkvekst. Til det er miljøsituasjonen altfor kritisk. Og det er ikke bare miljøet som vil vinne på en slik politikk. Vegene blir tryggere når transportmengden reduseres – og når gods flyttes fra veg til sjø og bane. Næringslivet kan også oppnå kostnadsbesparelser, både direkte og gjennom mindre køer.

Transportpolitiske beslutninger har som regel svært langsiktige effekter, særlig de som omhandler infrastruktur, som normalt skal fungere i mange tiår, kanskje hundreår. Infrastrukturen bidrar til arealmessige tilpasninger med tilhørende endringer i reisevolum og reisevaner og dermed utslipp av klimagasser og annen forurensing. Og når dagens utslipp CO<sub>2</sub> vil påvirke klimaet i 50–200 år framover, blir det ganske åpenbart at NTP må vurderes et i hundreårsperspektiv – og mer enn det.

Forutsigbarhet må løftes til å bli den overordnede visjonen for transportplanarbeidet. Det innebærer at staten får forutsigbarhet rundt framtidig behov for intelligente

investeringer<sup>1</sup>, vedlikehold og drift, kostnader i form av CO<sub>2</sub>-kvoter etc., samtidig som det skapes forutsigbarhet for næringslivets kostnader.

### **Infrastrukturpolitikken – må ses i sammenheng og være robust**

Samferdsel er en av sektorene der det fortsatt er legitimt å si "ja takk, begge deler". Ordet *prioritere* betyr å sette noe foran noe annet. Men i samferdselsektoren løses gjerne prioriteringsoppgavene ved å gjøre ønskelista lengre. Siden dette ikke nødvendigvis betyr at det kommer mer penger, blir etterslepet større, bl.a. på vedlikeholdsområdet.

"Ja takk, begge deler" er både kostbart og ressurskrevende på andre måter. Det kan føre til stor overkapasitet og unødvendige store inngrep – og ytterligere trafikkvekst. Noen må betale prisen, det være seg næringslivet – som kan få økte skatter og avgifter – eller miljøet og framtidige generasjoner.

Og det gjelder å planlegge langsiktig. Som nevnt i innledningsvis gir infrastrukturen virkninger i mange tiår, kanskje hundreår. Den har lang levetid og påvirker bl.a. arealpolitikk og bosettingsstruktur, som igjen har langsiktige konsekvenser. Infrastrukturpolitikken må ta inn over seg klimautfordringene. Det er nødvendig at de store linjene i infrastrukturpolitikken blir gjenstand for grundige følsomhetsanalyser. Hvordan vil etterspørselen etter infrastrukturkapasitet for de ulike transportformene endre seg dersom kvoteprisen på CO<sub>2</sub> øker til f.eks. 500, 3000 eller 10 000 kr/tonn? Slike spørsmål trenger vi svar på i det videre transportplanarbeidet. Ellers risikerer vi store feilinvesteringer, som kan koste dyrt og i tillegg bidra til gal samfunnsutvikling. Når investeringene først er gjort, blir det enda vanskeligere å endre kursen.

### **Vegbygging gir store inngrep og bidrar til trafikkvekst**

Det planlegges et betydelig antall kilometer med nye motorveger i Norge, i områder med verdifull natur, flott kulturlandskap og førsteklasses matjord. De nye vegene legger til rette for enda mer biltrafikk, som igjen krever enda flere og større vegger, med påfølgende arealkonflikter. Samtidig øker vegtrafikkens utslipp av klimagasser raskt. En fortsatt vekst i vegtrafikken har betydelige konsekvenser for både arealbruk og klimagassutslipp. Det gjelder å finne løsninger som begrenser trafikken, samtidig som det tas lokale grep som hindrer inngrep i natur og kulturlandskap.

Norges Naturvernforbundet mener at vegnettet i hovedsak må utvikles gjennom utbedringer av eksisterende vegger, samtidig som det gjennomføres trafikksikkerhetstiltak, bl.a. fysisk midtrekkverk for å hindre møteulykker. Andre tiltak som støyskjerming kan også være viktig. En slik utviklingsstrategi gir mindre arealkonflikter, samtidig som den ikke stimulerer til mer trafikk og forurensing. Kostnadene blir også lavere enn "full utbygging", slik at det frigis midler som isteden kan brukes til f.eks. økt vedlikehold, noe som igjen kan gi bedre forutsigbarhet for næringslivet. Rimeligere løsninger gir rom til tiltak på en større del av vegnettet.

TØI-rapport 851/2006 [Effektkatalog for trafikksikkerhetstiltak](#) viser at mange små tiltak gir høy sikkerhetseffekt. Vi nevner f.eks. 30-sone i by, ny vegbelysning, rundkjøringer i kryss, utbedring av vegenes sideterreng, rekkverk langs vegene, midtrekkverk, tiltak i kurver for å hindre utforkjøringer, oppmerking av sykkelfelt, fartsanvisertavler, strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjon, automatisk

---

<sup>1</sup> Et eksempel er intelligente trafikkstyringssystemer – gjennom integrert styring av lyskryss, fartsgrenser og veiledningsskilt om alternativ ruter – og tidsriktige elektroniske vegkart i bilene mv.

fartskontroller (automatiske og manuelle), bilbeltepåminner, bilbeltekontroll samt kontroll av kjøre- og hviletider, som alle er tiltak med høy trafikksikkerhetseffekt sett i forhold til kostnaden. Men for enkelte tiltak varierer effekten mye, avhengig av vegens trafikkmengde. Enkelte tiltak påvirker også andre parametre, f.eks. gir 30-sone i by redusert framkommelighet. Men det er ikke nødvendigvis negativt for miljøet.

#### Trafikkvekst som følge av "bedre" veger

Kortere reisetid med bil gjør bilkjøring billigere, enten direkte i kroner og øre og/eller i form av lavere tidskostnader. Og jo billigere en vare er, jo mer etterspørres av den. Nå som så mange basisgoder er oppfylt, er det ikke usannsynlig at en større andel av folks inntekt går til reising og transport.

Kortere reisetider muliggjør mer kjøring per tidsenhet. Det går an å bosette seg annerledes og bruke like lang tid som før, men kjøre mer bil. Det går an å besøke flere – eller folk lenger unna – for samme tidsbruk enn tidligere. Det går an å handle og gjøre ærend lenger unna enn det som var mulig før – for samme tidsmengde. Svenskehandelen kan tjene som et eksempel på det. Kortere reisetider åpner også for mer sentralisert produksjon, som igjen gir økt transport.

Det fins en god del litteratur som anslår hvordan trafikken påvirkes av reduserte reisetider, økt vegkapasitet osv. Victoria Transport Policy Institute har et eget [nettsted over transportelastisiteter](#), der også reisetid inngår.

Vi ønsker ikke å tillegge slike elastisiteter stor vekt; de må ikke oppfattes som absolutte verdier. De kan likevel gi en pekepinn på retningen. Et eksempel er den såkalte SACTRA-rapporten<sup>2</sup> *Trunk roads and the generation of traffic* fra 1994, som har studert trafikk på hovedveger. Den viser en langtidselastisitet for trafikkvolum i forhold til reisetid på -1.0, dvs. at trafikken øker med 1 prosent når reisetida reduseres med 1 prosent.

Vi har gjort en kort analyse av trafikkendringene etter at den nye firefeltsvegen på E 18 i nordre Vestfold kom i trafikk høsten 2001. På tellepunktet rett nord for Sande sentrum var årsdøgntrafikken (ÅDT) i 2000 på 19 200. I 2002 var den nede i 5200, og i 2005 på 5880. Den nye E 18 oppe i lia ved Sande hadde en ÅDT på 16 500 i 2002 og på 18 220 tre år seinere.

Det gir ganske god mening å sammenlikne tellingene fra 2000 med summen av gammel og ny veg etter at ny E 18 er tatt i bruk. Vi finner at veksten fra 2000 til 2002 er på 13 prosent. Fra 2000 til 2005 den på hele 26 prosent. Vi må ta ett forbehold, nemlig at det på de mest trafikerte dagene før ny E 18 var ferdig, sannsynligvis var en del bilister som kjørte alternativ rute (rv. 35) inni landet for å unngå kø. Ser vi på sporadiske tellinger for rv. 35, kan vi anslå en nedgang på i størrelsesorden 50–100 biler fra 2000 til 2002. Trekker vi fra 150 for ikke å bli mistenkt for å undervurdere denne effekten, blir den reelle trafikkveksten i E 18-korridoren i nordre Vestfold på ca. 12 prosent i perioden 2000–2002 og på ca. 25 prosent i perioden 2000–2005.

Det er omtrent det dobbelte av hva vegtrafikkveksten var for hele Norge i de samme periodene, nemlig hhv. 5,5 og 12,4 prosent. For Vestfold som helhet (inkl. E 18 i nordre Vestfold) var veksten på hhv. 8,3 og 16,4 prosent og for nabofylket Buskerud

---

<sup>2</sup> SACTRA står for *Standing Advisory Committee for Trunk Assessment* og er et ekspertorgan for det britiske transportdepartementet.

på hhv. 5,4 og 11,9 prosent. Mye tyder på at vi har godt belegg for å hevde at den nye vegen har bidratt til en kraftig vegtrafikkvekst i den aktuelle korridoren.<sup>3</sup>

#### Også kollektivtransporten taper

Nok et eksempel på kraftig trafikkvekst etter åpning av ny veg er E 39 Øysand–Thamshavn i Sør-Trøndelag, som kom i trafikk sommeren 2005. Ved bomstasjonen har ÅDT økt fra 14 193 i 2004 til 16 387 i 2006. Det gir en trafikkvekst på hele 15,5 prosent.<sup>4</sup>

Erfaringene fra ny E 39 er ikke bare kraftig biltrafikkvekst, men også nedgang i kollektivtransporten. I en etterundersøkelse for E 39 utført for Statens vegvesen svarer 16 prosent at de oftere kjører bil, mens 5 prosent svarer at de sjeldnere gjør det, sett i forhold til perioden før den nye vegen var ferdig. Og det er vegen og dens standard som i all hovedsak forklarer biltrafikkveksten. Kollektivtransporten står omtrent på stedet hvil og taper dermed markedsandeler.

Et gjennomgående problem ved bygging av nye veger er de ofte legges et stykke unna bebyggelsen. Det er forståelig ut ifra hensynet til støy og lokale ulemper fra trafikken, men det kan gi dårligere kår for kollektivtransporten. Bussen kan da kjøre nyvegen, med holdeplasser et stykke unna dit folk skal reise fra eller til. Når undervegsmarkedet er stort, vil en slik løsning kunne gi et mindre attraktivt busstilbud for mange. Et alternativ er at bussen svinger av og på nyvegen, for å betjene stedene undervegs, noe som kan være tidkrevende. Det gir et bedre tilbud for de som skal av og på undervegs, men lengre reisetid for de som skal reise langt. En tredje mulighet er at bussen fortsetter å kjøre gamlevegen. Da vil det gå betydelig raskere med bil, siden det tar kortere tid å kjøre nyvegen, og siden gamlevegen ofte – av gode grunner – blir omklassifisert med lavere fartsgrense etc.

Kollektivtransportens kår er enda et argument for å satse på en annen vegstrategi, som i langt større grad innebærer opprusting i eksisterende traseer framfor nybygging. En slik strategi gjør det lettere å utvikle et vegnett som blir attraktivt også for busser som betjener undervegsmarkedet. Dersom det først skal bygges ny veg, må hensynet til kollektivtransporten tas sterkere med i planarbeidet.

#### Sats på vedlikehold framfor nybygging

Sommeren 2006 satte mediene søkelyset på hvor dårlige veger vi har i Norge. Det var kanskje ikke så rart. Næringsliv og pressgrupper har i mange år vært opptatt av nye veger – og i mindre grad av å ta vare på de vi har.

Etterslepet i vegsektoren er anslått til 14 milliarder kroner for riksvegnettet og 12 milliarder kroner for fylkesvegnettet. Manglende vedlikehold fører til vanskelige kjøreforhold, dårlig sikkerhet, manglende forutsigbarhet og økte kostnader, i tillegg til at investeringsbehovet øker dersom infrastrukturen ikke lenger lar seg reparere. Vi mener det er mange sammenfallende og tungtveiende argumenter som tilsier at vedlikehold, sammen med sikkerhets- og kollektivtiltak, må få høyeste prioritet på vegbudsjettet i kommende NTP.

---

<sup>3</sup> En komplett analyse burde også vurdert endringer i lokal boligbygging, arbeidsplasser i regionen osv. I så fall måtte en også funnet ut om ny veg har bidratt til eventuelle endringer på disse områdene.

<sup>4</sup> Til sammenlikning har vegtrafikken for landet under ett vokst med 4,3 prosent fra og med januar 2004 til og med november 2006.

Det er viktig at vedlikeholdsarbeidet kombineres med målbevisst trafiksikkerhetstenking.

### Miljø og trafiksikkerhet hånd i hånd

Norges Naturvernforbund mener bygging av firefeltsveger er sløsing med penger og miljø og dårlig trafiksikkerhetspolitikk. Flere av strekningene som er planlegges bygd ut til fire felt, burde være aktuelle å ruste opp til en to- og delvis trefelts veg med midtrekkverk, til en pris som tilsvarer en brøkdel hva det koster å bygge firefeltsveger, som gjerne ligger på 50–100 mill. kroner per kilometer eller enda mer. Rimeligere tiltak gir mer sikkerhet for pengene. En større del av vegnettet kan sikres for samme pengesum – og det vil kunne gjennomføres raskere, slik at flere liv blir spart. I tillegg dempes den trafikkøkende effekten, og vi hindrer inngrep og arealkonflikter. Redusert trafikk er også svært viktig for å få ned ulykkestallet.

Det er vanskelig å si noe generelt om hvor mye det koster å bygge om en tofeltsveg til en veg med midtrekkverk. Prisen avhenger av opprinnelig bredde, omkringliggende terreng, forekomsten av bruer og tunneler, hvor stort behovet er for å sanere avkjørsler etc. De mest trafikkerte vegene – som gjerne holder høyest standard – vil normalt bli bygd ut først, noe som gjør at kostnadene etter hvert vil øke, når behovet for breddeutvidelser øker. Eksempel på en veg som bør ha gode forutsetninger for å bli utstyrt med midtrekkverk, er E 6 fra Gardermoen til Lillehammer. Den har en bredde på minst 10 meter og er stort sett avkjøringsfri.

Vi anslår, på bakgrunn av opplysninger fra Statens vegvesen, at det koster i størrelsesorden 10 mill. kroner per kilometer å etablere midtrekkverk på en god riksveg uten avkjøringer, inkludert nødvendig breddeutvidelser.

Når det gjelder sikkerhetseffekten av ulike vegløsninger med midtrekkverk, konkluderer SINTEF konkluderer slik i rapporten [Ulykkeskostnader ved ulike vegbredder med forskjellig dimensjonerende trafikk](#) fra 2004: *“Resultatene viser at en veg med midtrekkverk har betydelig høyere sikkerhetsstandard enn veg uten midtrekkverk. Hvilket tverrprofil (1+2 felt, 1+1 felt eller 2+2 felt) som velges, synes å ha vesentlig mindre betydning for trafiksikkerheten.”*

Rapporten estimerer følgende antall hardt skadde og drepte per millioner kjøretøykilometer ved ulike vegtyper og fartsgrenser når ÅDT er 10 000:

Tofelts uten midtrekkverk, 80 km/t	0,0163
Tofelts uten midtrekkverk, 90 km/t	0,0254
Firefelts med midtrekkverk, bredde 20 m, 80 km/t	0,0068
Firefelts med midtrekkverk, bredde 20 m, 90 km/t	0,0077
Firefelts med midtrekkverk, bredde 16 m, 80 km/t	0,0075
Firefelts med midtrekkverk, bredde 16 m, 90 km/t	0,0088
Trefelts med midtrekkverk, 80 km/t	0,0054
Trefelts med midtrekkverk, 90 km/t	0,0088

Som vi ser, er det trefeltsveg med midtrekkverk og fartsgrense 80 km/t som kommer best ut. Som følge av for lite datagrunnlag er det antatt at tofeltsveg med midtdeler har samme ulykkesgrad som trefeltsveger med midtrekkverk.

SINTEF har også vurdert ulykkesgraden for fartsgrense 100 km/t. En 20-meters firefeltsveg har da lavest antall drepte og skadde, men tallet er stipulert til 0,0086, dvs. betydelig mer enn for en trefeltsveg med midtdeler og 80 km/t. Vi mener at

100 km/t uansett ikke får være en forutsetning ved dimensjonering av nye vegger. I tillegg til sikkerhetseffektene er miljøeffektene av slik fartsgrense uakseptable.

SINTEF-rapporten *Effekt av midtrekkverk på to- og trefelts veg* fra 2004 evaluerer fire teststrekninger med midtrekkverk på to- og trefeltsveger i Norge. Møteulykkene er blitt borte, og de øvrige erfaringene er stort sett gode. Rapporten anbefaler at midtrekkverk på to- og trefelts veg tas i bruk i Norge som et effektivt virkemiddel mot møteulykker.

Vi konkluderer med at to- eller trefeltsveger med midtrekkverk og fartsgrense 80 km/t vil være det beste kompromisset mellom framkommelighet for bilister og hensynet til trafiksikkerhet, miljø og kostnader. Når det gjelder hastighet og vegkapasitet, er det verd å merke seg at en veg har høyest kapasitet når farten ligger på mellom 60 og 70 km/t.

Ved bruk av midtrekkverk bør Statens vegvesen primært bruke løsninger som gjør at småvilt greier å krysse vegen, noe som vil redusere omfanget av dyrepåkjørslar.

Norges Naturvernforbund ser også på brei midtstripe med romlefelt som et interessant tiltak for å redusere møteulykkene, til en rimelig penge uten store naturinngrep eller bidrag til trafikkvekst.

### **Vegnormalene – brekkstang for dårlige løsninger?**

Vegnormalene er mer enn et teknisk regelverk. De er viktige fordi de legger sterke føringer på, ja direkte innsnevrer, politikernes valg hva gjelder både traseer, utforming og kostnader.

Norges Naturvernforbund mener det er prinsipielt galt at Vegdirektoratet skal kunne fastsette sine egne vegnormaler. Vi risikerer at Vegdirektoratet på egenhånd fastsetter normaler som politikerne i ettertid må forholde seg til, noe som neppe er i tråd med demokratisk tenking. Vegnormalene kan fort bli ei brekkstang for å gjennomføre kostbare vegprosjekt som bl.a. kan gi store arealkonflikter og etablere en struktur for økt trafikk og økte utslipp.

Det er ekstra betenkelig at forslaget til nye vegnormaler, som var ute til offentlig høring i 2005, ikke var gjenstand for grundig konsekvensvurdering med tanke på inngrep, arealnedbygging, trafikkmengde, kostnader osv. i forkant av høringsrunden.

Statens vegvesen har i forslaget til stamvegutredninger presentert nye vegnormalene, som bl.a. sier at det skal bygges firefeltsveger når årsdøgntrafikken (ÅDT) overstiger 12 000. Det er et skritt i riktig retning for stamvegene, til tross for at notatet *Ny håndbok 017 – konsekvensanalyse* fra Tor J. Smeby i Statens vegvesen slår fast at "Trafikkavviklingen blir problematisk når ÅDT går over 15 000 på tofelts veg". Med andre ord er ÅDT-grensa på 12 000 fortsatt lav.

Det som gjør saken ekstra problematisk, er at det er antatt trafikk 20 år etter åpning som skal legges til grunn i planarbeidet. Som vi ser av en artikkel i [Vegen og vi nr. 19 - 2006](#), brukes det i praksis en trafikkvekst på 40 prosent i forhold til i dag for å finne antatt ÅDT 20 år etter åpningsåret. Vi forstår det slik at vegger med ÅDT i dag på ca. 8500 skal planlegges og bygges for fire felt. Dette til tross for at høringsforslaget til nye vegnormaler inneholder gode formuleringer om planlegging og prosjektering etter "firetrinnsprinsippet", dvs. at problemer først må analyseres med tanke transportvolumreduksjon og overgang til andre transportmidler, før en ser om en kan utnytte eksisterende infrastruktur bedre. Dersom heller ikke dette er

mulig, må en se på begrensede ombyggingstiltak, før en eventuelt vurderer større ombygginger eller utbygging i ny trasé.

Når vekstprognoser brukes i planleggingsarbeidet, bygges det veger med større kapasitet enn det (i starten) er behov for. Det fører ikke bare til sløsing med penger, areal og natur. Økt vegkapasitet gir rom for – og kan også bidra til – at vekstprofetiene blir selvoppfylt. Norges Naturvernforbund mener det er svært viktig at "skjematiske" vekstprognoser ikke må brukes for å beregne framtidig trafikk. Som grundig påpekt i innledningskapitlet må et viktig mål være å redusere trafikkmengden – av hensyn til bl.a. forurensingsnivået, utslippet av klimagasser, arealnedbygging og annen ressursbruk. Da blir det helt feil å bygge ut en infrastruktur for økt trafikk. Miljøforbedringene som vil oppstå som følge av teknologiske framskritt, må ikke spises opp av en kraftig trafikkvekst.

Flere virkemidler må brukes for å hindre trafikkvekst. [Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging](#), T-5/93 fra Miljøverndepartementet, er tydelig på dette: "*Når kapasitetsproblemer i vegsystemet oppstår, skal andre alternativer enn økt vegkapasitet vurderes på lik linje, f.eks. regulering av trafikk, forbedring av kollektivtransporttilbudet.*" Uttrykket "på lik linje" må kunne tolkes dithen at alternativer til vegutvidelser skal vurderes like grundig som det å utvide en veg. Dette skjer neppe i dag. Retningslinjene bør styrkes gjennom å få status som forskrift.

Forslaget til vegnormaler inneholder kategorier for såkalt redusert utbyggingsstandard, men normalt bare for veger med ÅDT under 4000. Norges Naturvernforbund mener at opprusting og mindre forbedringer kombinert med etablering av midtrekkverk/"midtfelt" og andre sikkerhetstiltak i langt større grad må brukes som utviklingsstrategi for veger med ÅDT over 4000. Både økonomiske og miljømessige hensyn tilsier at utbedringer, trafikksikkerhetstiltak og økt vedlikeholdsinnsats bør prioriteres framfor nybygging. Vegnormalene må ikke bli ei brekkstang som brukes for å få gjennomført nyinvesteringer som er mindre samfunnsøkonomisk lønnsomme enn om en hadde valgt en strategi med mindre utbedringer.

For å større frihet til å ruste opp eksisterende veger uten å bygge mye nytt, er det et poeng at Statens vegvesen kjøper opp eiendommer langs vegene på delstrekninger der det er aktuelt å gjennomføre utbedringer og andre mindre tiltak. Vi har forstått det slik at Statens vegvesen har drevet en slik praksis langs rv. 3 i Østerdalen. Det er også et poeng at Statens vegvesen prøver å hindre nyetableringer tett inntil vegstrekninger som er aktuelle å ruste opp.

### **Fartsgrenser viktig for trafikksikkerhet og miljø**

Vi mener at 30 km/t må bli generell fartsgrense i tettbygd strøk der gang- og sykkeltrafikken ikke er separert fra annen motorisert trafikk. Utenom tettbygd strøk må 70 km/t bli generell fartsgrense der gang- og sykkeltrafikk ikke er separert fra annen motorisert trafikk. Og for å redusere møteulykkene mener vi at 70 km/t bør være øvre fartsgrense på alle veger som ikke har fysisk midtrekkverk.

I Norge har det til nå vært lite oppmerksomhet på fart og miljø. Fartsgrensene er definitivt ikke bare et sikkerhetstema, men i høyeste grad også et miljøtema. Når personbiler øker farten utover ca. 60 km/t, øker drivstofforbruket og utslippet av klimagasser og annen forurensing. Drivstofforbruk og CO<sub>2</sub>-utslipp øker med 5–10 prosent når reell fart øker fra 70 til 80 km/t og med ca. 20 prosent når reell fart øker fra 90 til 110 km/t. Miljøfartsgrenser må brukes som prinsipp for å redusere

utslipp av klimagasser, ikke bare for å hindre lokal luftforurensing. [Svenska Naturskyddsföreningen](#) har mye informasjon om fart, miljø og sikkerhet på deres nettside. Foreningen peker på at dersom den reelle farten på svenske veier hadde blitt redusert med 10 km/t, ville 120 menneskeliv og 200 millioner liter bensin blitt spart årlig. Det samfunnsøkonomiske overskuddet hadde vært på 3,5 milliarder svenske kroner årlig, ifølge Svenska Naturskyddsföreningen. Norges Naturvernforbund mener det er svært gode grunner for at øvre fartsgrense på motorveier i Norge ikke må økes fra dagens 100 km/t.

Som nevnt er mer fartsovervåking et viktig trafikksikkerhetstiltak. Men det er også av stor betydning for klima og lokal forurensing. Sett i et miljøperspektiv er fartsovervåking viktig også på motorveier.

### **Gange og sykling langs stamveger**

Norges Naturvernforbund ber om at retten til sikker gange og sykling slås fast som et bærende prinsipp overalt. Stortinget føyde til et femte hovedmål for transportpolitikken under behandling av NTP 2006–2015 i juni 2004:

*"– Eit transportsystem som er tilgjengeleg for alle, og eit transporttilbod som gjer det mogleg for alle å leva eit aktivt liv."*

Dette punktet må kunne tolkes dithen at vegnettet skal være tilgjengelig for alle, også fotgjengere og syklister, som i dag skives fra vegnettet mange steder pga. ubehagelig trafikk. Der det ikke er naturlig å separere syklister, gående og motorisert trafikk, må fartsgrensene settes så lavt at trafikken skjer på de gående syklendes premisser. Ideelt sett bør ikke farten overstige 30 km/t når trafikken ikke er separert. I spredtbygde strøk krever vi maksimalt 70 km/t som fartsgrense på ikke-separerte strekninger. Det er også et fornuftig fartsnivå når vi tar hensyn til bilenes drivstofforbruk og risikoen ved møteulykker.

I situasjoner der det anlegges nye veier, er det viktig at den gamle veier omklassifiseres til en veg for lokal trafikk, gange og sykling med fartsgrense på maksimalt 50 km/t. Det bør anlegges sykkelfelt med romlestripe mellom sykkelfelt og vegbane. Slik omklassifisering vil gi stimulere ikke-motorisert transport, i tillegg til at gir et bedre bomiljø i form av mindre trafikk og mindre støy for naboene langs veien.

Som vi vil komme inn på, er det viktig å separere sykkeltrafikken fra gangtrafikken i områder med mye trafikk. I lite trafikkerte områder vil kombinerte lokalveier for motorkjøretøy og gående og syklister med lav fartsgrense være en løsning. Slike lokalveier på de gåendes premisser kan legge grunnlag for mindre opprustinger av hovedveier i eksisterende trasé, uten behov for særlig nybygging, se avsnittet om vegnormalene.

### **Kollektivtransport samt gods på sjø og bane reduserer behovet for større veier**

Overflytting av gods fra veg til sjø og bane kan bidra til betydelig færre kjøretøy på deler av stamvegnettet. Færre tunge kjøretøy reduserer behovet for å investere i vegnettet. Samtidig ligger det betydelige muligheter i å få flere til å reise med buss og tog, også på lengre distanser. Jernbanesatsing reduserer behovet– og må komme som erstatning – for firefeltsveier. Også et bedre busstilbud redusere behovet for vegbygging.



### **Potensial for å flytte gods fra veg til sjø og bane**

Størstedelen av Norges befolkning bor i kort avstand fra kysten, og jernbanenettet binder landsdelene sammen, med Oslo som nav. Sjø og bane har derfor potensial til å betjene de fleste transportstrømmene i Norge og til/fra utlandet, men potensialet øker jo lengre distanse godset skal fraktes.

Det gjentas ofte at 80 prosent av transportmengdene innenlands fraktes under 50 km. Det er neppe feil, men det er likevel misvisende. Mer riktig er det å se på hvor stor andel av transportarbeidet (dvs. transportmengde ganger utkjørt lengde) som utføres over hvilke distanser. For å få et inntrykk av dette har vi sett på SSBs lastebilstatistikk, som viser hvor stor del av lastebilturene som går over hvilke distanser.<sup>5</sup> Av lastebilenes transportarbeid innenlands i 2005 gikk 28 prosent på turer som var på 500 km eller mer, mens 55 prosent gikk på turer på 200 km eller mer.

Dersom vi på bakgrunn av lastebilstatistikken antar at 30 prosent av innenlandske lastebiltransporter har et potensial til å flyttes til sjø og bane, vil disse transportformene til sammen øke sin markedsandel med ca. 14 prosentpoeng innenlands. Dersom halvparten tilfaller sjø og den andre halvparten bane, vil jernbanens gods-transportarbeid dobles. I enkelte korridorer, som gjennom Østerdalen, Gudbrandsdalen og over Dovrefjell og Lesja, bør potensialet for redusert vegtrafikk være betydelig. På stamvegene her ligger tungtrafikkandelen på i størrelsesorden 15–25 prosent, målt i antall kjøretøy, og mange av dem går over lange distanser.

Vi har nå bare omtalt innenlandstransportene. I tillegg til dette kommer transportertil og fra utlandet, som bidrar til et betydelig transportvolum også på norsk område. Siden utenlandstransportene som regel går over lengre distanser, har de et større potensial for å gå på sjø og bane enn hva som er tilfellet for transportertil over kortere distanser.

### **Avslutning**

Norges Naturvernforbund ber Statens vegvesen utvikle vegnettet gjennom mindre utbedringer av eksisterende veger, med sterk satsing på trafikksikkerhet og tilrettelegging for gange, sykling og kollektivtransport. Videre planlegging av firefeltsveger må stoppes.

Med vennlig hilsen  
Norges Naturvernforbund

Jan M. Vevatne  
fung. generalsekretær

---

<sup>5</sup> SSB-statistikken gir ikke et eksakt bilde av fordeling av *transportarbeidet* siden SSB tar med lastbilturer der deler av godset skiftes ut undervegs. Statistikken gir oss likevel et visst inntrykk som det etterfølgende resonnementet baserer seg på.