

18. oktober 2012

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 OSLO

Vegdirektør Terje Moe Gustavsen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

REVISJON AV HÅNDBOK 017 VEG- OG GATEUTFORMING

Innledning

Statens vegvesen har revidert vegnormalenes håndbok 017 *Veg- og gateutforming*. Vi har forstått at utkastet ennå ikke er godkjent – og ønsker derfor å spille inn noen synspunkter til vegdirektøren samt til Samferdselsdepartementet, som skal fastsette endelig utgave.

Utbedringsnormal

Naturvernforbundet støtter innføring av en utbedringsnormal også for høyere trafikkmengder (inntil ÅDT 12 000) enn det som har vært regelen tidligere. Målet må være å få mest mulig nytte for pengene, med minst mulig naturinngrep, arealnedbygging, klimagassutslipp og lokal miljøbelastning. Utbedring av eksisterende veger vil da svært ofte gi høy måloppnåelse.

Vi mener det er riktig at utbedringsnormalen åpner for bruk av midtrekkverk på veger med 10 meters bredde (U-H5) for ÅDT 6000–12 000, som et prøveprosjekt. En slik utbedringsnormal vil gjøre det enklere å få etablert midtrekkverk på en skånsom og kostnadseffektiv måte og dermed med stor sannsynlighet gi mer sikkerhet for pengene, enn om det skal velges mer omfattende utbygging etter vegnormalstandard.

Vi har i rådgivende vegnormalutvalg blitt kjent med at det er gjennomført en samfunnsøkonomisk nytteberegning av utbedring kontra utbygging til vegnormalstandard. Vi har forstått at miljøkostnader i form av arealinngrep og endringer i trafikkvolum ikke er inkludert i analysen. Dette er en svakhet som bør rettes opp, i hvert fall ved neste revisjon.

Innslagspunkt for H8

Dagens håndbok 017 sier at det bør bygges firefeltsveg når ÅDT overstiger 12 000. Dette gjøres til tross for at Vegdirektoratets konsekvensanalyse i forkant av forrige revisjon av håndboka oppgir en trafikkmengde på ÅDT 15 000 som grense for når en tofeltsveg får kapasitetsproblemer.¹ Med mindre det nå foreligger ny kunnskap, tyder dette 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

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".

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 (høyere klimagassutslipp, større arealbeslag m.m.) gjør at Naturvernforbundet vil oppfordre til at innslagspunktet økes til minimum ÅDT 15 000.

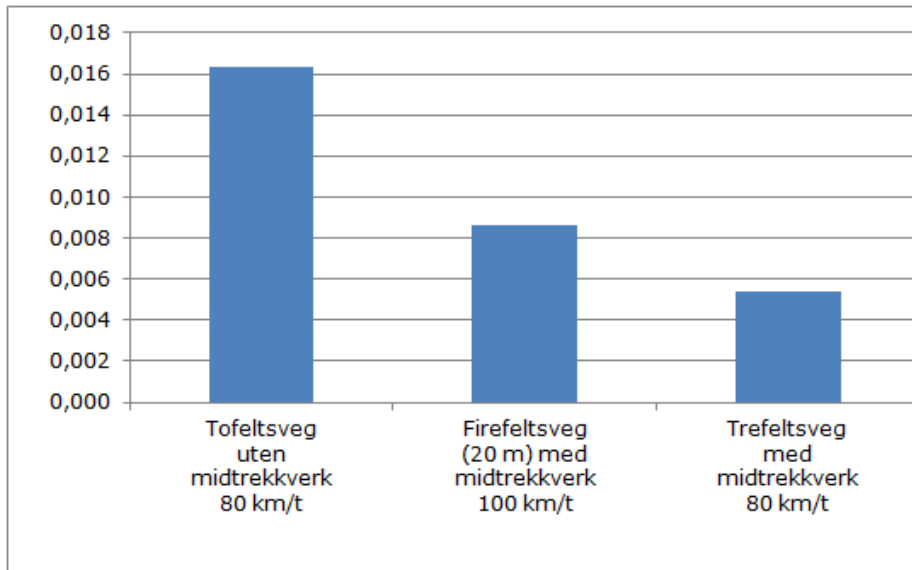
Mer bruk av rundkjøringer

Rundkjøringer er både areal- og kostnadseffektive. Naturvernforbundet mener derfor at bruken av rundkjøringer bør tas i bruk også ved høyere trafikkmengder og gjelde hele H5, ikke bare opp til ÅDT 6000. Rundkjøringer bør også tillates for H7. Dette bør også vurderes for H8, dersom innslagspunktet beholdes så lavt som ÅDT 12 000.

Revisjon av fartsgrensene

Naturvernforbundet mener det foreligger mange gode grunner til å vurdere fartsgrensene på nytt. Særlig over 80 km/t gir økt fart høyere drivstofforbruk. Senking av øvre fartsgrense for H8 til 90 km/t (slik det var tidligere) vil antakelig gi en betydelig reduksjon av drivstofforbruket på disse strekningene. Naturvernforbundet mener også at øvre fartsgrense for H5 bør senkes fra 90 til 80 km/t. Lavere fartsgrense vil ikke bare gi lavere drivstofforbruk, men også gjøre det enklere å tilpasse vegen i terrenget, som følge av mindre strenge kurvaturkrav.

Fart er også en viktig trafiksikkerhetsfaktor. Figuren under viser antall hardt skadde og drepte per million kjøretøykilometer for ulike vegtyper ved ÅDT 10 000, tatt fra SINTEF-rapporten *Ulykkeskostnader ved ulike vegbredder med forskjellig dimensjonerende trafikk* fra 2004. Figuren viser tydelig at midtrekkverk er viktig, men også at en firefeltsveg med fartsgrense 100 km/t faktisk gir nesten 60 prosent flere drepte og hardt skadde enn en trefeltsveg med midtrekkverk og fartsgrense 80 km/t.



Naturvernforbundet mener også det vil være riktig å innføre lavere fartsgrense på veger som ikke har et aktuelt alternativ for syklister og fotgjengere. Fartsgrense på f.eks. maksimalt 70 km/t på slike strekninger utenom tettbygd og maksimalt 40 km/t i tettbygde strøk bør vurderes. Lavere fartsgrenser vil ikke bare skape bedre kår for myke trafikanter, men også gi økt trafiksikkerhet generelt.

Forholdet mellom vegnormalene og KVV/KS1

Naturvernforbundet er opptatt av at prosessen med utarbeidelse av konseptvalgutredninger (KVV) med etterfølgende ekstern kvalitetssikring (KS1) blir reell

og så inkluderende som intensjonene ser ut til å være. Det betyr at prosessen må ha rom for å vurdere og anbefale konsepter, uavhengig av vegnormalenes håndbok 017. Håndbok 017 må ikke bidra til å avdemokratisere prosessene i form av å legge føringer som ekskluderer samfunnsmessige gode konsepter. Løsninger som avviker fra vegnormalene, vil jo kunne godkjennes gjennom fastsatte fraviksprosedyrer. Vi etterlyser presiseringer i håndbok 017 som klargjør at konseptvurderingene ikke må begrenses av vegnormalene.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Lars Haltbrekken', with a long horizontal flourish extending to the right.

Lars Haltbrekken
leder