

Oslo, 30. juni 2022

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård
Samferdselsdepartementet

OPPFØLGING AV STORTINGETS VEDTAK OM VEIPOLITIKKEN OG STATENS VEGVESENS FORSLAG TIL ENDRINGER I VEINORMALENE

Innledning

Dagens veipolitikk er dels en arv fra da Fremskrittspartiet styrte Samferdselsdepartementet. Omfattende motorveitbygging, som ofte er samfunnsøkonomisk ulønnsom, har fått prioritet, mens andre deler av veinettet forfaller. De nye veiene gir store inngrep og klimagassutslipp. De kan være en fordel for folk som reiser langt, men ikke nødvendigvis for de daglige brukerne, da det blir mer bompenger og iblant omveier å kjøre. Motorveipolitikken er allerede blitt dyr. Om den videreføres, vil den kunne binde opp flere hundre milliarder kroner, noe som gjør det vanskeligere å prioritere utbedring og vedlikehold av det veinettet vi har. De økonomiske utfordringene med dagens veipolitikk forsterkes ytterligere av sterk kostnadsvekst.

Med dette brevet vil vi peke på relevante momenter og gi innspill til regjeringens videre arbeid med å følge opp Stortingets vedtak om veipolitikken. Vi viser til avtalen om statsbudsjettet for 2022 (punkt 21 og 23) fra 29. november 2021 og Statens vegvesens forslag til endringer i veinormalene som følge av denne. Vi viser også til avtalen om det reviderte statsbudsjettet for 2022 fra 14. juni 2022.

Oppfølging av avtalen om statsbudsjettet for 2022

Avtalen om statsbudsjettet for 2022 inneholder to relevante punkt.

Punkt 21:

«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»

Punkt 23:

«Stortinget ber regjeringen frem mot statsbudsjettet for 2023 komme tilbake med en vurdering av veiporteføljen i NTP for å sikre en effektiv gjennomføring og oppfølging av klimamålene. Gjennomgangen skal også vurdere veinormalene, herunder en høyere terskel for trafikkmengde for bygging av firefelts motorveier»

Punkt 21 har muligens bidratt noe i noen pågående planprosesser. Men det er flere veiprojekter som er under planlegging eller der utbygging er nært forestående, der handlingsrommet i veinormalene ikke er tatt ut – og vi har til og med to klare eksempler på at handlingsrommet utnyttes i «feil retning» gjennom å overdimensjonere i forhold til normalene. Dette punktet bør tilsi at ingen nye prosjekter får vedtas eller gjøres klare for byggestart uten planene er blitt vurdert på nytt.

Til punkt 23 har Statens vegvesen levert et forslag til endringer i veinormalene, og etaten har også gjort noen vurderinger av egen portefølje. Se nærmere omtale på neste side. Vi er

ikke kjent med at Nye Veier per dags dato har levert noen vurdering av egen portefølje. Vi forventer at regjeringens vurdering av veiporteføljen, i tråd med Stortingets vedtak, inkluderer Nye Veiers strekninger.

Statens vegvesens forslag til endringer i veinormalene

[Statens vegvesens svar på departementets supplerende tildelingsbrev nr. 3 om statsbudsjettet for 2022](#) understøttes med faglig dokumentasjon og peker blant annet på at 2/3-feltsvei for 90 km/t (veiklasse H2) er vesentlig rimeligere å bygge, har stor kapasitet og i tillegg gir 10 prosent lavere ulykkesrisiko enn smal 4-feltsvei for 110 km/t. Videre har denne veiløsningen bedre samfunnsøkonomi enn 4-feltsveier for trafikkmengder opp til 12000–15000 kjøretøy i døgnet (ÅDT). Statens vegvesen har også tidligere vist at det er betydelig forskjell i arealbehov og støyplage for en 2/3-feltsvei for 90 km/t og en smal 4-feltsvei for 110 km/t. 4-feltsvei for 110 km/t krever «dobbel så rett» vei som en 2/3-feltsvei for 90 km/t, ifølge dagens veinormaler (med minste kurveradius på henholdsvis 800 og 400 meter). Dette har mye å si for hvordan veien kan tilpasses terrenget, og for mulighetene til å gjenbruke dagens vei framfor å bygge ny vei i ny trasé – med tilhørende konsekvenser for naturnedbygging, jordvern og klima. Videre vil økende fart gi høyere energi- og drivstofforbruk, mer støy og mer utslipp av svevestøv og mikroplast fra trafikken.

Naturvernforbundet støtter alle endringene Statens vegvesen foreslår, men vi kan ikke se noen faglig begrunnelse for å opprettholde smal 4-feltsvei som et valgfritt alternativ for veier med ÅDT mellom 12000 og 15000 og som et alternativ under gitte betingelser ved ÅDT mellom 8000 og 12000. Høy fart gir stiv linjeføring og store inngrep, og kombinasjonen av høy fart og smal vei er heller ikke gunstig trafikksikkerhetsmessig. Vi mener derfor at smal 4-feltsvei kun skal kunne brukes når ÅDT er større enn 15000, og at en slik veitype ikke bør ha høyere fartsgrense enn 90 km/t.

Det er verd å nevne at Statens vegvesens nye utredning sammenlikner innslagspunkt for ulike veistandarder i veinormalene i Norge, Sverige og Tyskland. I Sverige er det ordinære innslagspunktet for 4-feltsvei på ÅDT 20000, mens det ved særskilte vurderinger kan settes til 15000. I Tyskland er innslagspunktet på 18000.

Skulle det, mot vår klare anbefaling, opprettholdes en mulighet for å bygge smal 4-feltsvei for veier med ÅDT under 15000, tar vi det for gitt at planprosessen for enkeltprosjekter stiller krav om at alle relevante veiklasser må konsekvensutredes, og at smal 4-feltsvei kun kan velges dersom dette er det alternativet som kommer best ut når det gjelder både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser.

Videre mener vi at øvre dimensjonerende hastighet ved bygging av ordinær 4-feltsvei bør være 100 km/t, av hensyn til både linjeføring (med natur- og klimakonsekvenser) samt energi- og drivstofforbruk, støy og utslipp av svevestøv og mikroplast fra trafikken.

Et forhold som Statens vegvesens rapport ikke drøfter direkte, er rammebetingelsene for å kunne utbedre en vei uten å måtte løfte standarden til full veinormalstandard. I dag er ikke dette mulig for veier med ÅDT over 6000. Samme regelverk gjelder ved utbedring som for nybygging. Med Statens vegvesens nye forslag gis det riktignok større fleksibilitet, noe som gjør det lettere å utbedre en vei til veinormalstandard. Men terskelen er fortsatt høy. Derfor mener vi det i veinormalene bør angis muligheter for å utbedre en vei til å få bedre trafikksikkerhet uten at veien må utbedres til full standard. Dette er særlig relevant for å få etablert midtrekkverk, som er viktig for å oppnå økt trafikksikkerhet. Mulige grep som kan bidra til dette ved utbedring av eksisterende vei, kan være å akseptere noe lavere hastighet, noe smalere vei samt enklere løsninger for kryss og avkjøringer (jamfør praksisen i Sverige). Vi vil derfor be departementet gi Statens vegvesen et separat oppdrag om å utrede dette nærmere. Kanskje vi da kan oppnå for eksempel 80 prosent av de positive effektene til 20 prosent av kostnaden.

Trafikkprognosene må bli et tema

Trafikkmengden har, som tidligere beskrevet, mye å si for hvilken veistandard som skal velges ved planlegging av et utbyggingsprosjekt. Regelen sier at det er antatt trafikkmengde 20 år etter åpning som skal ligge til grunn for dimensjonering av veien. Trafikkmengdene Statens vegvesen og Nye Veier legger til grunn, er som regel basert på tradisjonelle prognoser for blant annet befolknings- og inntektsutvikling. Samtidig sier Statens vegvesens håndbok 712 *Konsekvensanalyser* at det skal legges til grunn en firetrinnsmetodikk ved utredning av veinprosjekter. I denne metodikken skal tiltak som kan redusere transportbehovet og påvirke valg av transportmiddel, og tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøyer, analyseres. Vi kan ikke se at slike tiltak får en reell sjanse til å bli vurdert når tradisjonelle trafikkprognoser legges til grunn for standardvalget.

Ekstra oppsiktsvekkende er det det at tradisjonelle vekstprognoser ikke speiler vedtatte miljømål eller miljøambisjoner. En vekst i personbiltrafikken i byområdene undergraver nullvekstmålet. Når veiene da dimensjoneres etter en slik vekst, vil prognosene fort bli oppfylt. Denne trafikkveksten vil også framstå som positiv i den samfunnsøkonomiske analysen. Om det nasjonalt og lokalt vedtatte nullvekstmålet derimot innfris, reduseres den samfunnsøkonomiske nytten til prosjektet, sett i forhold til hva en konsekvensutredning basert på tradisjonelle vekstprognoser vil vise. Vi ser av Statens vegvesens svar på departementets supplerende tildelingsbrev nr. 3 om statsbudsjettet for 2022 at etaten forutsetter en kraftig trafikkvekst også på veier inn mot nullvekstområder som Bergen, Stavanger og Oslo.

Utfordringene med trafikkprognosene blir enda større når vi ser dette i lys av usikkerhet om framtida. Ikke bare normative miljømål vil påvirke trafikkomfanget. Også teknologisk utvikling vil påvirke både trafikkomfang og veienes tekniske kapasitet – og svært mye er usikkert. Én ting er imidlertid ganske sikkert: Å bygge for trafikkvekst gjør de fleste utbyggingene svært mye dyrere.

Vi merker oss at Nye Veier blant annet i pressemelding 15. juni argumenterer for å bygge veier med en høyere standard enn hva reglene tilsier, av hensyn til at trafikkveksten muligens blir enda større enn hva som legges til grunn. Det betyr i så fall at det gjøres nærmest irreversible inngrep i natur og/eller matjord, med økte kostnader og klimagassutslipp, basert på en antakelse om at trafikken skal fortsette å vokse ytterligere. Vi kan ikke se at dette er i tråd med føre-var-prinsippet.

Avtalen om det reviderte statsbudsjettet for 2022

Avtalen om det reviderte statsbudsjettet for 2022 inneholder følgende relevante punkt:

Punkt 17:

«Stortinget ber regjeringen i den varslede gjennomgangen av samferdselsprosjekter fram mot statsbudsjettet 2023 vurdere og fremme forslag om hvordan store prosjekter kan nedskaleres for å spare natur og matjord, samt spare kostnader og gi rom for en sterkere satsing på vedlikehold og oppgradering av eksisterende samferdselsinfrastruktur. Den varslede gjennomgangen skal gjøres for prosjekter i Statens vegvesen og Nye Veier. Statens vegvesen og Nye Veier skal også få i oppdrag å vurdere nedskalering av prosjekter med pågående planarbeid.»

Punktet er tydelig på at det skal fremmes forslag om hvordan store prosjekter kan nedskaleres, og siste setning er også tydelig på at Statens vegvesen og Nye Veier skal få i oppdrag å gjøre dette også for prosjekter med pågående planarbeid. Punktet har med andre ord virkning for prosjekter som er i prosess på vei mot utbygging, ikke bare nye prosjekter.

Vi tar det for gitt at dette punktet i avtalen om det reviderte statsbudsjettet behandles raskt og får en umiddelbar effekt i form av at ingen nye veiutbygginger i regi av Statens vegvesen eller Nye Veier vedtas eller gjøres klare for utbygging uten å ha vært gjennom en revisjonsprosess med tanke på nedskalering.

Oppsummering

Naturvernforbundets konkrete forslag:

- Statens vegvesens innspill til endringer i veinormalene implementeres snarest, med følgende unntak:
 - Smal 4-feltsvei brukes kun for veier der ÅDT over 15000 og da med maksimal fartsgrense 90 km/t.
 - Øvrige 4-feltsveier får 100 km/t som øvre dimensjonerende hastighet.
- Statens vegvesen får i oppdrag å vurdere egne tilpassinger av veinormalene for bruk ved utbedring av eksisterende veinett, slik at det blir mulig å hente ut blant annet trafikksikkerhetseffekter uten å bygge ut til full veinormalstandard.
- Prinsippet for fastsetting av trafikkprognoser må gjennomgås, med vekt på usikkerhetsdrøfting og føre-var-tenking, basert på at politiske mål om trafikkutvikling (som nullvekstmålet og godsoverføringsmålet) skal innfris.
- Ingen veiprojekt vedtas eller gjøres klare for byggestart uten å ha vært gjenstand for en revisjonsprosess med tanke på nedskalering og kostnadskontroll.

Vi ser fram til en fortsatt god dialog om et viktig tema.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



Truls Gulowsen
leder

Kopi:

- finansminister Trygve Slagsvold Vedum
- klima- og miljøminister Espen Barth Eide