

15. mars 2017

Vegdirektoratet

HØRING – FORSLAG TIL NY HÅNDBOK N100 «VEG- OG GATEUTFORMING»**Innledning**

Vi viser til høringsbrev om forslag til ny håndbok N100 «Veg- og gateutforming». Naturvernforbundet avgir herved sine høringsinnspill. Konkrete endringsforslag til høringsutkastet er ført inn i vedlagte hørings skjema, som vi er blitt bedt om å bruke.

Manglende konsekvensanalyse

Vi vil innledningsvis minne om at § 3 i forskrift om anlegg av offentlig veg sier at det skal redegjøres for miljø- og samfunnsmessige konsekvenser av vegnormalene før de vedtas. Vi kan ikke se at dette er gjort. Vi har vanskelig for å se for oss at tilpassing av vegnettet for modulvogntog ikke vil ha miljø- og samfunnsmessige konsekvenser, inkludert betydelige kostnader. Det samme gjelder dimensjonering for 110 km/t og mer bruk av planskilte kryss framfor rundkjøringer. Naturvernforbundet er for øvrig sterkt kritisk til disse endringene.

Jordvern og vern av friluftsområder må være viktige forutsetninger

Under «Overordnede forutsetninger» nevnes mange forhold, men hensynet til jordvern og vern av friluftsområder er ikke omtalt, til tross for at Stortinget har vedtatt en nasjonal jordvernstrategi og egen stortingsmelding om friluftsliv. Naturvernforbundet ber om at jordvern og vern av friluftsområder tas med i N100 som viktige hensyn som skal ivaretas.

Innslagspunkt for firefelts motorveg

Naturvernforbundet mener det strider mot faglige råd å videreføre dagens lave innslagspunkt for firefelts motorveg på ÅDT 12 000. Vegdirektoratet er tydelig på at en tofeltsveg med forbikjøringsfelt og midtrekkverk (dimensjoneringsklasse H2) har god trafikkavvikling opp til ÅDT 15 000, og vi har tidligere forstått at dette var noe Vegdirektoratet ville anbefale som grense for firefeltsveg. NTNU-rapporten «Avvikling på 2+1 veg med midtdeler – grunnlag for vurdering av ÅDT grense for 4-feltes veg» viser at det i Sverige anlegges slike veger for trafikkmengder opp til ÅDT 20 000, i Tyskland opp til ÅDT 25 000. NTNU-rapporten anbefaler at dimensjoneringsklasse H2 brukes for trafikkmengder opp til ÅDT 15 000.

Tidligere studier fra SINTEF¹ viser at en trefeltsløsning med midtrekkverk gir vesentlig færre drepte og hardt skadde enn en firefeltsløsning, gitt samme fartsgrense.

Naturvernforbundet mener det er sløsing med samfunnets ressurser å videreføre dagens lave grense for firefelts motorveg (dimensjoneringsklasse H3) på ÅDT 12 000. Dagens lave grense gjør at det blir mindre vegpenger til overs til å gjennomføre trafikksikkerhetstiltak og utbedringer, bygging av sykkelveger, kollektivtrafikktilrettelegging osv. – på hele landets vegnett. Firefelts motorveger gir også store inngrep i natur og friluftsområder og beslaglegger mer arealer, derav matjord. Videre gir motorvegene økt trafikk som følge av høyere hastighet, både direkte i form av høyere energiforbruk og i form av økt vegtransport – med tilhørende negative miljøkonsekvenser og konsekvenser for nullvekstmålet. I tillegg øker støynivået når fartsnivået øker.

¹ «Ulykkeskostnader ved ulike vegbredder med forskjellig dimensjonerende trafikk» fra 2004, skrevet av Ingvild Ytrehus og Kristian Sakshaug.

Naturvernforbundet ber om at innslagspunktet for firefeltsveg (dimensjoneringsklasse H3 økes til svensk nivå, dvs. ÅDT 20 000. Dimensjoneringsklasse H2, med noen modifikasjoner, vil da brukes for veger opp til ÅDT 20 000.

Varianter av firefelts motorveg

Ifølge høringsbrevet vurderer Vegdirektoratet om det er behov for en firefeltsveg med lavere fartsgrense enn 110 km/t når ÅDT > 12 000 for å redusere kostnader og inngrep. Vi støtter en slik standard, men presiserer at denne da må gjelde for veger med ÅDT > 20 000, siden vi mener at dimensjoneringsklasse H2 skal brukes for trafikkmengder opp til det nivået.

Videre peker høringsbrevet på at det er vurdert å etablere en smal firefeltsveg som en variant av dimensjoneringsklasse H2 for ÅDT 6 000–12 000. Den faglige argumentasjonen for at innslagspunktet for firefelts motorveg bør *heves*, tilsier at det vil være helt feil å lage en egen smal firefeltsveg for veger for enda lavere trafikkmengder. Naturvernforbundet går derfor imot at det etableres en egen dimensjoneringsklasse for firefelts motorveg for ÅDT 6 000–12 000.

Bruk av rundkjøringer

Forslaget til ny håndbok N100 innebærer at det skal brukes mindre rundkjøringer og mer planfrie kryss. Dette betyr økt arealbehov og høyere kostnader. Naturvernforbundet mener dette er feil utvikling.

Gjennomgang av fartsgrensene

Naturvernforbundet ber om at det gjøres en helhetlig gjennomgang av fartsgrensene, med tanke på å redusere trafikkenes klimagassutslipp, luftforurensing og støy. I inneværende revisjon må det likevel legges inn en tekst om at fartsgrensene må brukes aktivt for å innfri miljøpolitiske mål om bedre tilrettelegging for gange og sykling, bedre luftkvalitet, mindre støy, bedre tilpassing av vegen i terrenget, trafiksikkerhet etc. Vi foreslår også noen konkrete reduksjoner av fartsgrensene for enkelte dimensjoneringsklasser av hensyn til de direkte miljøkonsekvensene samt for å legge bedre tilrettelegging for gange og sykling på veger som ikke har noe godt alternativ for slike trafikanter.

Bruk av prognoser ved vegdimensjonering

Stortinget har vedtatt flere miljømål som berører transportsektoren. De fleste av disse påvirkes av trafikkmengden, i tillegg til at det er vedtatt et eget nullvekstmål for personbiltrafikken i de større byene. Vi ser dessverre at tradisjonelle vekstprognoser som ikke tar særskilt hensyn til Stortingets miljømål, fortsatt brukes som beregningsgrunnlag når veger skal dimensjoneres. Dette er uakseptabelt, da dette undergraver Stortingets mål.

N100 må presisere at nasjonale mål om reduserte klimagassutslipp, nasjonale mål for luftkvalitet, mål og forpliktelser om ivaretagelse av biologisk mangfold, jordvernstrategien og andre førende dokumenter må legges til grunn for dimensjonering av vegnettet i hele landet. Det samme gjelder nullvekstmålet for transportsystemet i og inn mot byområdene samt eventuelle andre mål for transportomfanget.

Tilrettelegging for økt sykkelandel

Vi har i denne høringsrunden nevnt noen konkrete forslag som kan bidra til bedre tilrettelegging for sykling. Vi savner imidlertid større grep som ivaretar målet, bl.a. at viktige elementer fra den såkalte Oslo-standard innarbeides i N100. Vi ber om at dette vurderes i inneværende runde, samt at dette temaet får stor oppmerksomhet ved neste revisjon av håndboka.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet

Holger Schlaupitz

fagsjef

Vedlegg: Skjema med konkrete innspill til høringsforslaget

Nr.	Fra	Side	Avsnitt og punkt	Kommentar	Forslag til ny tekst	Vegdirektoratets vurdering og beslutning
1		9	A.1.1	«Miljø»: Hensynet til jordvern og vern av friluftsområder er ikke omtalt, til tross for at Stortinget har vedtatt en nasjonal jordvernstrategi og egen stortingsmelding om friluftsliv. Vi ber om at dette kommer inn som viktige hensyn som skal ivaretas.	«Generelle miljøhensyn er viktige forutsetninger for lokalisering og utforming av alle samferdselstiltak. Ved å legge vegen utenom verdifulle <u>jordressurser samt</u> områder for natur- og kulturlandskap <u>og friluftsliv</u> kan de negative effektene på omgivelsene reduseres. For veger er hensyn til sårbare landskap en forutsetning for trasevalg og utforming.» <i>I tillegg kan det vurderes å dele opp begrepet «miljø» i flere punkter, som omtales separat.</i>	
2		9–10	A.1.1	«Samordnet areal- og transportplanlegging»: Punktet må speile at målet med dette også må være å redusere transportomfanget og bilbruken.	«Det er et mål at arealbruk og transportsystemer samordnes slik at man sikrer en samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, <u>reduisert transportomfang og bilbruk</u> , god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling.»	
3		11	A.1.1	«Framkommelighet»: § 3 i forskrift om anlegg av offentlig veg sier at det ved planlegging og utbygging av vegnettet skal fastlegges hvordan gang- og sykkeltrafikken skal avvikles. Vi mener at N100 må følge opp dette med klare minstestandarder for gang- og sykkeltrafikken i de ulike dimensjoneringsklassene, som vil gjøre det attraktivt å gå eller sykle på strekningene som skal bygges ut.	<i>En tekst som speiler dette bør vurderes tatt inn i denne innledende delen av N100, i tillegg til at standardkrav presiseres under de aktuelle dimensjoneringsklassene.</i>	

Nr.	Fra	Side	Avsnitt og punkt	Kommentar	Forslag til ny tekst	Vegdirektoratets vurdering og beslutning
4		11	A.1.2	«Dimensjonerende trafikkmengde»: Tradisjonelle prognoser for trafikkutvikling kan ikke legges til grunn ved vegdimensjonering. Nasjonale mål om reduserte klimagassutslipp, nasjonale mål for luftkvalitet, mål og forpliktelser om ivaretagelse av biologisk mangfold, jordvernstrategien og andre førende dokumenter må legges til grunn for dimensjonering av vegnettet i hele landet. Det samme gjelder nullvekstmålet for transportsystemet i og inn mot byområdene samt eventuelle andre mål for transportomfanget.	<i>Eksisterende avsnitt strykes. Nytt avsnitt legges inn:</i> « <u>Dimensjonerende trafikkmengde vurderes på bakgrunn av miljømål og andre transportpolitiske mål.</u> »	
5		11	A.1.2	«Fartsgrenser»: Vi ber om at N100 tydeliggjør at fartsgrensene må brukes aktivt for å innfri miljøpolitiske mål og miljøforbedringer som bedre tilrettelegging for gange og sykling, bedre luftkvalitet, mindre utslipp av mikroplast, mindre støy, bedre tilpassing av vegen i terrenget etc., i tillegg til økt trafiksikkerhet. Dette tilsier at det må være fleksibilitet ved fastsetting av fartsnivået. Med tanke på tilrettelegging for gange og sykling må dette bl.a. bety at fartsgrensene settes ned på veier og gater der det ikke eksisterer et alternativt vegnett for gange og sykling. Videre bør fartsgrensene generelt gjennomgås generelt for å redusere trafikkens klimagassutslipp, luftforurensing og støy. Vi kommer tilbake med noen få forslag til endringer på dette under de ulike dimensjoneringsklassene, men ber også om en større gjennomgang innen neste revisjon av N100.	«Fartsgrensen er en viktig inngangsparameter for utforming av veier og gater. På hovedveier der fremkommeligheten for motorisert trafikk er overordnet, vurderes lik fartsgrense over lengre strekninger. Fartsgrensene må brukes aktivt for å <u>innfri miljømål og mål om trafiksikkerhet.</u> »	
6		16	B.2	I byer og tettbygde strøk er det varierende grad av tilrettelegging for fotgjengere og syklende. For å stimulere slik trafikk må fartsnivået på gater uten særskilt tilrettelegging holdes lavt. Lav fart er også bra for bl.a. støynivået.	«Gater skal ha fartsgrense ≤ 60 km/t. Som hovedregel anbefales fartsgrense 30 og 40 km/t i gater. <u>Gater uten særskilt tilrettelegging for gange og sykling skal ha fartsgrense på maksimalt 30–40 km/t.</u> »	

Nr.	Fra	Side	Avsnitt og punkt	Kommentar	Forslag til ny tekst	Vegdirektoratets vurdering og beslutning
7		20	B.3.6	<p>Sykkelfeltets bredde har mye å si for om folk opplever det som trygt og attraktivt å sykle. En bredde på 1,5 m anser vi å være på kanten av hva som kreves for å kunne innfri vegtrafikklovens § 3.</p> <p>Vi finner det underlig at N100 skal sette en maksimalbredde for sykkelfelt. Bredden må vurderes på bakgrunn av fartsnivå og trafikkmengde i gata, inkludert potensielt antall sykklister. Oslo-standardens minimumsbredde på 2,2 m bør være et forbilde og eventuelt tas inn i N100.</p> <p>Videre ber vi Vegdirektoratet vurdere om det bør åpnes for å skille sykkelfeltet fra nærmeste kjørefelt med kantstein, dersom dette vil gi økt sikkerhet. Vi foreslår derfor at kravet om at sykkelfelt skal anlegges på samme nivå som øvrige kjørefelt, strykes.</p>	«Sykkelfelt skal utformes med bredde <u>på minimum</u> 1,5–1,8 m. I gater med fartsgrense 50 km/t og ÅDT > 8 000 bør skal bredden være <u>minimum</u> 1,8 m. <u>Sykkelfeltets bredde skal utover dette økes, avhengig av fartsnivå og trafikkmengde i gata, inkludert potensielt antall sykklister. Sykkelfelt skal anlegges på samme nivå som øvrige kjørefelt.</u> »	
8		24	B.5	<p>Sambruksområde er en ny gatetype. Ideen er god, men det er en fare for at denne typen gater anlegges uten at fartsnivået for bilene blir så lavt som 15–20 km/t. Det er derfor svært viktig at slike veger anlegges med fysiske begrensninger som gjør at bilene må holde så lav fart og ta nødvendige hensyn, uten at dette skaper problemer for fotgjengere og sykklister. Denne nye gatetypen må evalueres grundig, med tanke på eventuelle endringer ved neste revisjon av N100.</p>	«Sambruksområder utformes på en slik måte at kjørende <u>må velger holde</u> et fartsnivå <u>på maksimalt</u> 15–20 km/t.»	
9		30	C.1	<p>Vi savner en utbedringsstandard for veger med ÅDT > 6000. Det bør stimuleres til utbedring av eksisterende hovedveger med tanke på trafikksikkerhet (bl.a. etablering av midtrekkverk), uten store utbygginger av veggen. Dette er en kostnadseffektiv og miljøriktig måte å oppnå økt trafikksikkerhet på.</p>	<i>Endringsforslaget innarbeides.</i>	

Nr.	Fra	Side	Avsnitt og punkt	Kommentar	Forslag til ny tekst	Vegdirektoratets vurdering og beslutning
10		31	C.2	Vi støtter ikke at miljøgate prinsipielt ikke kan brukes på riksveg. Dette må vurderes i hvert enkelt tilfelle, uavhengig av vegeier.	<i>Den aktuelle setningen strykes.</i>	
11		33	H1	Veger uten parallelt vegnett som egner seg for gange og sykling, må ha fartsgrense på maksimalt 70 km/t. Det bør ikke være mulig å bygge H1 med fartsgrense 90 km/t.	«Dersom vegen på avgrensede strekninger går gjennom tettbebygde områder, bør fartsgrensen være 60 km/t, og vegen bør utformes som dimensjoneringsklasse Hø2. <u>Utenom tettbebygde områder får vegen fartsgrense på maksimalt 70 km/t dersom den ikke har et parallelt vegnett som egner seg for gange og sykling.</u> » <i>Teksten om 90 km/t strykes.</i>	
12		34	H1	«Kryssløsninger»: Rundkjøringer er kostnadseffektive, trafiksikre og arealeffektive. Der dette kan gå en helhetlig og god løsning, bør rundkjøringer kunne brukes.	« <u>Rundkjøringer bør brukes der dette gir en helhetlig, god løsning. Der kryss skal bygges som forkjørsregulert T-kryss, og utformes disse i samsvar med kapittel D.1.1.</u> »	
13		36	H2	Dimensjoneringsklassen bør brukes ved bygging av veger med ÅDT fra 6000 til 20 000. For lavere trafikkmengder (f.eks. ÅDT 6000–12 000) bør høyeste fartsgrense settes til 80 km/t, av hensyn til linjeføring, klimagassutslipp, luftforurensing og støy.	<i>Overskrift endres for å synliggjøre ny øvre ÅDT-grense samt endringer i fartsgrense.</i> <i>Ny prosjekteringstabell for fartsgrense 80 km/t settes inn.</i>	
14		37	H2	«Kryssløsninger»: Rundkjøringer er kostnadseffektive, trafiksikre og arealeffektive. Det bør stimuleres til bruk av rundkjøringer framfor planskilte kryss, særlig for veger med ÅDT < 12 000.	<i>Teksten oppdateres for å ta høyde for at rundkjøringer bør brukes, særlig for veger med ÅDT < 12 000.</i>	

Nr.	Fra	Side	Avsnitt og punkt	Kommentar	Forslag til ny tekst	Vegdirektoratets vurdering og beslutning
15		39	H3	<p>De foreslåtte endringene innebærer at bredden for firefelts motorveg økes fra 20 til 23 meter for veier med ÅDT 12 000–20 000, med tilhørende økt arealbehov og økte arealkonflikter.</p> <p>Videre er det overraskende at innslagspunktet for firefelts motorveg fortsatt settes til ÅDT 12 000, til tross for faglig dokumentasjon fra bl.a. NTNU samt Vegdirektoratets egen påpeking om at dimensjoneringsklasse H2 har god trafikkavvikling opp til 15 000 ÅDT. Det er også verd å minne om at innslagspunktet for firefelts motorveg i Sverige er på ÅDT 20 000, noe vi mener bør bli regelen i Norge også.</p> <p>Hensynet til klimagassutslipp, luftforurensing og støy tilsier at øvre fartsgrense i Norge bør settes til 100 km/t, i påvente av en helhetlig gjennomgang av fartsgrensene, som vi etterlyser.</p>	<p><i>Overskrift endres for å synliggjøre ny nedre ÅDT-grense samt endringer i fartsgrense.</i></p> <p><i>Prosjekteringstabellen må byttes ut med en for fartsgrense 100 km/t.</i></p>	
16		39	H3	<p>«Kryssløsninger»: Dersom dimensjoneringsklasse H3 opprettholdes for veier med ÅDT < 20 000, bør rundkjøringer kunne brukes for lavere trafikkmengder i tilfeller der natur, friluftsområder og matjord kan gå tapt. Vi mener for øvrig det bør være uaktuelt å øke veggbredden til fra 20 til 23 meter for veier med ÅDT < 20 000.</p>	<p><i>Endringsforslaget innarbeides dersom dette ikke ivaretas gjennom andre endringer vi foreslår.</i></p>	
17		41	Hø1	<p>Veier uten parallelt vegnett som egner seg for gange og sykling, må ha fartsgrense på maksimalt 70 km/t.</p>	<p><i>Ny setning innledningsvis: «Dersom vegen ikke har et parallelt vegnett som egner seg for gange og sykling, får vegen fartsgrense på maksimalt 70 km/t.»</i></p>	
18		48	C.4	<p>Også for lokale veier og øvrige lokale veier må fartsnivået begrenses dersom det ikke foreligger et godt alternativt vegnett for gange og sykling. På slike strekninger må fartsgrensene ikke overstige 30–40 km/t i tettbygde strøk og 70 km/t utenom tettbygde strøk.</p>	<p><i>Endringsforslaget innarbeides.</i></p>	