

Statens vegvesen

HØRINGSUTTALELSE – FARTSGRENSE PÅ MOTORVEIER OG STANDARDER PÅ VEIER MED TRAFIKKMENGDER MELLOM ÅDT 6 000 OG 20 000

Naturvernforbundet viser til høring av Statens vegvesens utredning om veistandarder og fartsgrense på motorveier og avgir herved en uttalelse.

Hovedbudskap

Naturvernforbundet merker seg Statens vegvesens faglige argumentasjoner mot økt fartsgrense til 120 km/t på motorveier og mot å erstatte to-/trefeltsvei med smal firefeltsvei på strekninger med trafikkmengder mellom ÅDT 6000 og 12 000. Utredningene viser at økt fart og bredere motorveier er trafikkfarlig, naturødeleggende og klimaskadelig, det gir mer støy, og det er i all hovedsak også samfunnsøkonomisk ulønnsomt.

Naturvernforbundet sier klart nei til at øvre fartsgrense på motorveiene økes. Den økte miljøbelastningen som følger av høye fartsnivåer, tilsier at farten heller bør reduseres. Nederland skal av hensyn til miljøet i løpet av 2020 redusere øvre fartsgrense på motorveiene fra 130 til 100 km/t 2020 (unntatt kl. 19.00–06.00, der dagens fartsgrense videreføres).ⁱ

Statens vegvesen anbefaler å beholde dagens bruk av to-/trefeltsvei for ÅDT 6000–12 000, men åpner for smal firefeltsvei der det er samfunnsøkonomisk lønnsomt, forutsatt godkjenning av «overordnet vegmyndighet». Naturvernforbundet støtter ikke muligheten for unntak og ber heller om at bruken av to-/trefeltsvei med midtrekkverk utvides og erstatter firefeltsvei på strekninger med ÅDT mellom 12 000 og minst 15 000.

En studie fra NTNUⁱⁱ samt Statens vegvesens utredning viser at to-/trefeltsvei gir god trafikkavvikling opp til ÅDT 15 000. NTNU-studien viser at to-/trefeltsvei brukes for trafikkmengder opp til ÅDT 14 000 i Finland, ÅDT 20 000 i Sverige og ÅDT 25 000 i Tyskland. Statens vegvesen ville i 2015/2016 – ved revisjonen håndbok N100 *Veg- og gateutforming* – utvide bruken av to-/trefeltsvei opp til ÅDT 15 000, som erstatning for firefeltsvei, men fikk tydeligvis ikke lov av departementet til å sende dette ut på høring.

Miljøkonsekvenser av fartsgrenser og veistandarder

Økt fart har blant annet følgende miljøkonsekvenser fra trafikken:

- Høyere drivstofforbruk og dermed økte CO₂-utslipp
- Høyere strømforbruk for elektrisk drevne kjøretøy, som igjen betyr lavere rekkevidde, som kan øke behovet for større batterier med tilhørende energi- og miljøkonsekvenser eller redusere elbilenes attraktivitet
- Mer støy. Statens vegvesens utredning viser at fartsgrense fra 90 til 110 km/t øker støynivået tilsvarende som om trafikkmengden ville økte med 50 prosent
- Mer svevestøv fra friksjon mellom dekk og asfalt
- Mer utslipp av mikroplast, der bildekk er største utslippskilde i Norgeⁱⁱⁱ
- Kortere reisetid for veitransport, som igjen slår ut i form av økt CO₂-utslipp og energibehov samt mer støy, svevestøv og mikroplast

Økt fart og økt trafikk gir videre betydelige konsekvenser for infrastrukturen og arealbruken som følge av infrastrukturbygging:

- Økte arealkonflikter, da økt fart gjør det vanskeligere å tilpasse veien i terrenget, noe som kan gå ut over blant annet naturverdier, friluftsområder og matjord
- Økt arealbehov dersom økt trafikk krever større veibredde og/eller mer bruk av toplanskryss. Statens vegvesens utredning viser at smal firefeltsvei framfor to-/trefeltsvei på dagstrekninger øker arealinngrep med 35 prosent
- Økte klimagassutslipp fra veibygging når dimensjoner og andelen bru/tunnel må økes
- Økte klimagassutslipp fra avskoging og nedbygging av myr når dimensjonene må økes og veien vanskeligere kan tilpasses terrenget

Økt trafikk som følge av økt fart og å bygge firefeltsvei framfor to-/trefeltsvei vil også være en trussel mot det nasjonale nullvekstmålet og lokale mål om trafikkreduksjon. Om større dimensjonerte veier betyr mindre penger til andre samferdselstiltak, kan det også svekke mulighetene for å innfri regjeringens mål om å overføre 30 prosent av godstransportene på vei over 300 km til sjø og bane, som er viktig av flere miljøhensyn.

Også for batterielektriske biler stiger energibehovet vesentlig når fartsnivået øker. En artikkel fra 2018 viser at forbruket til en Tesla kan være minst 40 prosent høyere ved kjøring i 110 km/t enn i 90 km/t – og rundt 20 prosent høyere i 120 km/t enn i 110 km/t.^{iv} Dette er ikke nødvendigvis representativt, men det gir en pekepinn. Økt energibehov gjør at økt fart kan redusere elbilenes attraktivitet og kreve økt ladeinfrastruktur, eventuelt større og dyrere batterier, med tilhørende ressursbehov og klimafotavtrykk globalt. Behovet for fornybar strøm, som har alternative anvendelser, øker også. I sum kan dette kan igjen undergrave arbeidet med å omstille transportsektoren i mer klimavennlig retning.

Miljødirektoratet la nylig, sammen med flere fagetater, fram Klimakur 2030.^v Utredningen peker på at avskoging og nedbygging av myr gir et betydelig bidrag til klimagassutslipp. Dette sammen med bevisstheten rundt klimagassutslipp fra maskiner og materialer som brukes ved veibygging, tilsier at infrastrukturens omfang og dimensjonering må få økende oppmerksomhet i klimaarbeidet. Tar vi utgangspunkt i at veibygging gir utslipp av klimagasser på 35 tonn per million kroner investert, som er et tall Statens vegvesen har operert med, vil bygging av smal firefeltsvei framfor to-/trefeltsvei bety ekstra klimagassutslipp på mellom 5 og 21 millioner tonn CO₂-ekvivalenter, gitt dagens metoder.

Videre vil Norges forpliktelser under konvensjonen for biologisk mangfold stille strenge krav til arealbruk og -inngrep. Det samme krever målet om å halvere nedbyggingstakten av matjord, et mål som vi for øvrig mener er for lite ambisiøst.

Samfunnsøkonomi og ressursbruk

Både det å bygge motorveier for 120 km/t og det å la smal firefeltsvei for 110 km/t erstatte to-/trefeltsvei for 90 km/t er ifølge Statens vegvesens utredning ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt. Nye Veier AS er opptatt av at høyere fart skal gi motorveibygging større nytte. Uansett beregningsmetodikk vil vi understreke at økt fart gir flere drepte og hardt skadde, og det strider med flere miljømål, derav nullvekstmålet. Det er ingen fasit på hvordan et liv eller miljøskade skal prises. Når tiltak strider mot politiske mål, bør et dette vektet tungt i analysene/vurderingene. I tillegg er det verd å huske på at flere miljøforhold ikke er inkludert i den samfunnsøkonomiske analysen, blant annet fordi de ikke lar seg prissette.

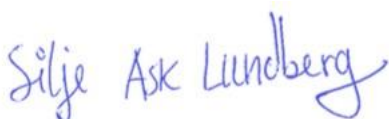
Når det gjelder trafiksikkerhet, viser Statens veivesen at to-/trefeltsveier med fartsgrense 90 km/t på dagstrekninger gir om lag 10 prosent lavere ulykkesrisiko enn smal firefelts motorvei. Utredningen viser også at da Sverige økte farten på en del av eksisterende motorveinett fra 110 til 120 km/t, økte personskadeulykkene med om lag 10 prosent på disse strekningene. For oss er det åpenbart at dette strider med nullvisjonen.

Naturvernforbundet frykter at økt bruk av veier med høyere fartsgrenser og større bredde vil føre til ytterligere binding av midler til motorveitbygging. Veier med ÅDT 6000–12 000

utgjør en betydelig andel av landets veinett. Ifølge Statens vegvesen utredning vil ekstrakostnaden av å bygge ut riks- og fylkesveinettet til firefelts motorvei framfor to-/trefeltsvei med midtrekkverk være på mellom 150 og 600 milliarder kroner, for 2000 km vei. Dette er svært mye penger, som må dekkes av enten offentlige midler eller bompenger. Dette må ses i lys av signalene om at pengebruken i samferdselssektoren kan bli strammere framover, men også debatten om bompengeneinnkreving og omfanget av dette.

Vi finner det riktig at det heller brukes mer penger på å ruste opp eksisterende veinett, slik at vi får et veinett med økt trafikksikkerhet – over hele landet, noe som da kan gjøres på en mer skånsom med tanke på natur, klima og matjord. Det er også et stort behov for midler til satsing på å få flere til å gå, sykle og reise kollektivt samt flytte gods fra vei til sjø og bane. Også dette tilsier at økt fart på motorveier og mer bruk av firefeltsveier er en dårlig idé.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



leder

Sluttnoter

ⁱ Artikkel i The Guardian: *Dutch government cuts speed limit to 100km/h to reduce air pollution* (13. november 2019): <https://www.theguardian.com/world/2019/nov/13/dutch-government-cuts-speed-limit-to-100kmh-to-reduce-air-pollution>

ⁱⁱ Arvid Aakre (2014): *Avvikling på 2+1 veg med midtdeler – grunnlag for vurdering av ÅDT-grense for 4-felts veg*, NTNU Trafikkteknisk senter

ⁱⁱⁱ Hold Norge Rent: <https://holdnorerent.no/2018/04/kilder-til-mikroplast/>
Miljødirektoratet: <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/avfall/avfallstyper/mikroplast/>

^{iv} Nettartikkelen *Tesla Model 3 = Most Efficient Electric Car On Highways*, av Maximilian Holland (2018): <https://cleantechnica.com/2018/08/19/tesla-model-3-is-the-most-efficient-electric-car-on-highways/>

^v Klimakur 2030: <https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m1625/m1625.pdf#page=519>